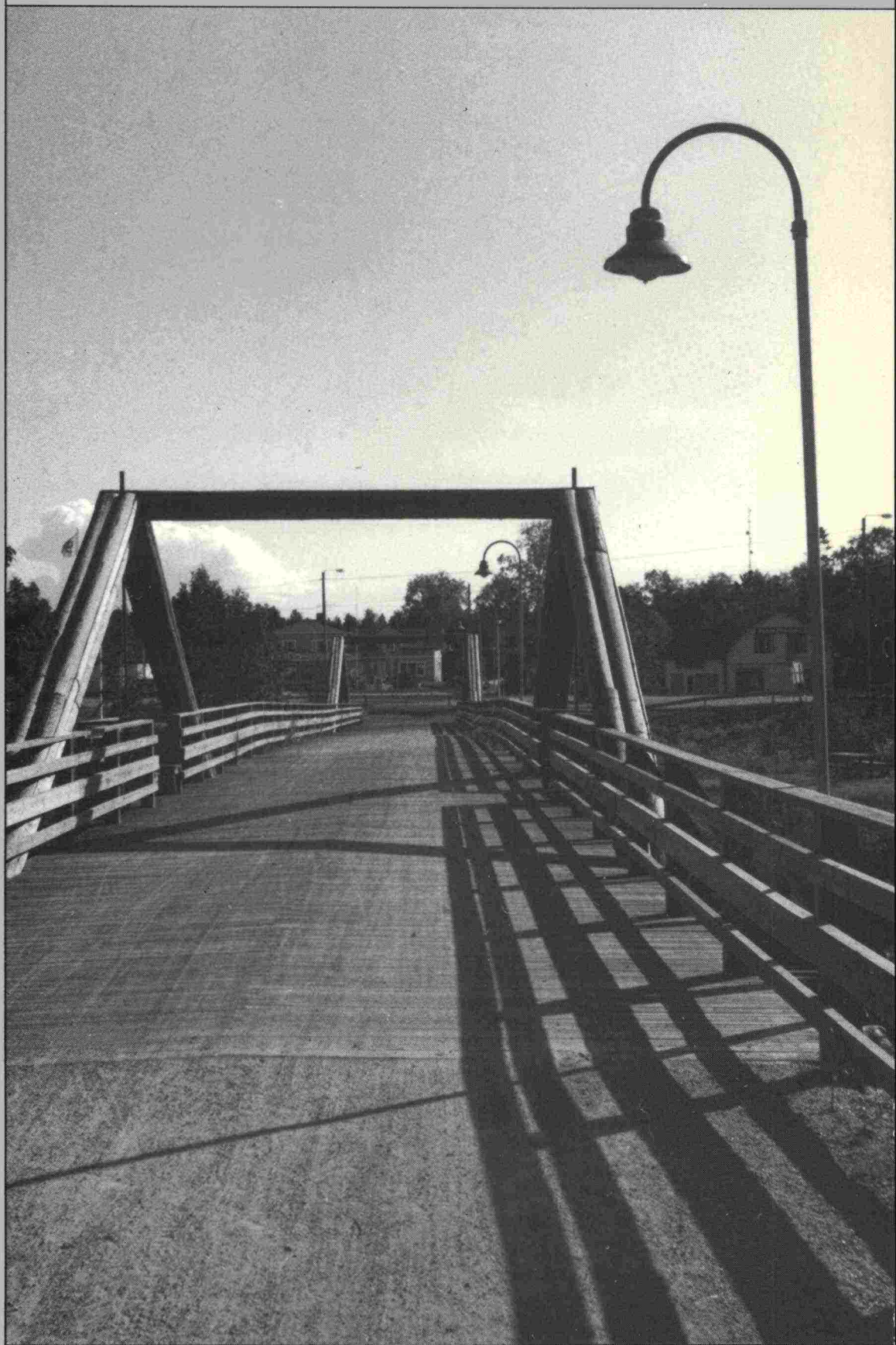


# Pientieverkon kunnossapidon kehittäminen

Tielaitoksen  
selvityksiä  
75/1993

Helsinki 1993

Keskushallinto



Tielaitoksen selvityksiä  
75/1993

Matti Matinheikki

**Pientieverkon kunnossapidon  
kehittäminen**

**Tielaitos**  
Keskushallinto

Helsinki 1993



ISSN 0788-3722  
ISBN 951-47-8131-7  
TIEL 3200199  
Painatuskeskus Oy  
Helsinki 1993

Julkaisua myy:  
Tielaitos, hallinnon palvelukeskus,  
painotuotemyynti  
Telefax (90) 1487 2652

**Tielaitos**  
Opastinsilta 12 A  
PL 33  
00521 HELSINKI  
Puh. vaihde (90) 148 721

## TIIVISTELMÄ

Työn tarkoitus oli selvittää pientieverkon kunnossapidon kannalta järkevintä tienpitovastuun jakautumista, maantielakiehdotuksen aiheuttamaa kustannusjakomuutosta ja kunnossapitokustannuksien vähentämismahdollisuuksia erilaisilla kunnossapito-organisaatioilla sekä kartoittaa mielipiteitä vaihtoehtoisista yksityisteiden valtionavustusjärjestelmistä.

Tutkimusaineistoa hankittiin kyselyin ja haastatteluin tutkimukseen osallistuneista tiepiireistä, kunnista ja tiekunnista n. kahden kuukauden aikana. Lisäksi apuna käytettiin tielaitoksen käyttämää yksityistierekisteriä. Kyselylomakkeet lähetettiin henkilöille, jotka ovat vastuussa pientiestön tai yksityisteiden kunnossapidosta, suunnittelusta tai hallinnosta.

Selvityksen perusteella tienpito- ja kustannusvastuuta tulisi siirtää enemmän tiekuntien suuntaan niissä kunnissa, joissa kunta on vastannut pääosin valtionapua saavien yksityisteiden kunnossapidosta. Edellämainituissa kunnissa kuntien tulisi keskittyä liikenteellisesti merkittävien yksityisteiden hoitoon. Kunnissa, joissa yksityistiet ovat tiekuntien hoidossa, ei ole tarvetta muutoksiin.

Maantielakiehdotuksen mukainen vähäliikenteisten paikallisteiden siirto yksityisteiksi tulisi toteuttaa ehdolla, että yksityisteiksi siirtyvillä paikallisteillä syntyviä tiekuntie tuetaan siirtymävaiheen ajan rahallisesti ja opastetaan kunnossapitotoissa.

Vaihtoehtoisista pientieverkon kunnossapito-organisaatioista parhaat edellytykset ovat tiepiirien myymillä kunnossapitopalveluilla. Tiekunnille myytävistä palveluista tiepiireille soveltuisivat parhaiten yksittäiset yksikköhintaurakat, tie- ja siltaurakat sekä rajoitetussa määrin tien kaikki kunnossapitotyöt.

Yksityisteiden erilaisista valtionavustusjärjestelmistä nykyinen järjestelmä on paras. Jatkossa on todennäköistä avustusjärjestelmän muuttuminen laskennalliseksi hallintotoimenpiteiden keventämiseksi. Yksityisteiden valtionavustuksien leikkaus vuosina 1994 ja 1995 ei vaikuta yksityisteiden laatuun. Jos leikkaus jää pysyväksi yksityisteiden kunto laskee pitemmällä aikavälillä.

## ABSTRACT

The purpose of this thesis is to study the reasonable division of maintenance responsibility, cost changes caused by the new road act proposal, reducing road costs with alternative maintenance organizations and opinions about different private road subsidy models for low volume roads.

Materials for research were obtained by inquiries and interviews in road districts, local communities and road co-operatives over two months. Inquiry forms were addressed to the persons who are responsible for maintenance, planning and administration of low volume roads.

On the basis of this research, maintenance cost and work should be transferred more to road co-operatives, especially in those local communities which take part in a considerable amount of maintenance work on private roads. In future local communities should concentrate on maintenance of those private roads which are important for local traffic. The local communities in which road co-operatives take care of the maintenance of private roads there is no need to change road maintenance responsibility.

Transferring low volume local roads to private roads should be carried out if the State subsidizes those road co-operatives during the transition period.

The best prospects for reducing the maintenance costs of low volume roads among the alternative maintenance organizations is through services and products sold by road districts. Suitable examples for road co-operatives are unit price contracts, bridge and road contracts and all road maintenance to a limited degree.

The best subsidy model is the present. To reduce administration costs in future the subsidy model is likely to become calculative. The reduction of maintenance subsidies for private roads in 1994 and 1995 will not effect the quality of private roads in the short period. In the long run quality will decrease if reductions remain permanent.



## ALKUSANAT

Tämä työ on tehty Oulun yliopiston tie- ja liikennetekniikan laboratoriossa 15.1. - 20.9.1993. Työtä ovat tukeneet Suomen Tieyhdistyksen kautta tielaitos, Suomen Kunnallisliitto ja maaseutupolitiikan neuvottelukunta, joita haluan kiittää.

Kiitän työn tarkastajia apul. prof. Timo Ernvallia ja Jarmo Nupposta sekä muita ohjausryhmään kuuluneita jäseniä: Esko Hämäläistä, Tiina Kortetta, Matti Teräsvirtaa ja Markku Salusjärveä saamistani neuvoista ja ohjeista työn aikana.

Oulu, syyskuu 1993

Matti Matinheikki

## Sisältö

1 TUTKIMUKSEN TAUSTA JA TAVOITTEET	6
2 PIENTIEVERKKO	10
2.1 Käsitteistö	10
2.2 Pientieverkon luokitus	11
2.2.1 Hallinnollinen ja toiminnallinen luokitus	11
2.2.2 Luokitus tieverkollisen aseman mukaan	12
2.2.3 Yksityisteiden liikenteellinen luokitus	14
2.3 Pientieverkon merkitys ja laajuus	15
2.4 Pientieverkon kunnossapito	22
2.5 Pientieverkkoa koskeva lainsäädännön kehitys	29
2.6 Pientieverkot ulkomailla	30
3 TUTKIMUKSEN SUORITTAMINEN	32
3.1 Tutkimusalueen valinta ja kattavuus	32
3.2 Tutkimuksessa mukana olevat kunnat ja tiekunnat	33
4 KUNNOSSAPITOKUSTANNUSTEN VÄHENTÄMINEN	38
4.1 Yleistä	38
4.2 Hallinnollisen luokituksen tarkennukset	40
4.2.1 Kunnossapidon kustannuserot paikallis- ja yksityisteillä	40
4.2.2 Kunnossapitosäästöt yksityisteiksi siirtyvillä paikallisteillä	42
4.2.3 Paikallisteiden lakkauttamisen seuraukset	49
4.3 Pientieverkon eri kunnossapitovaihtoehdot	52
4.3.1 Kunta vai tiekunta kunnossapitäjänä	52
4.3.2 Tiepiirien tuotteiden ja palvelujen myynti ulkopuolisille	58
4.3.3 Alueurakointi	64
4.3.4 Tie kuntien yhteistyö ja yhdistäminen	67
4.4 Kuntien tuleva rooli pientieverkon kunnossapidossa	70
5 YKSITYISTEIDEN VALTIONAVUSTUSJÄRJESTELMÄT	72
5.1 Nykyinen yksityisteiden valtionavustusjärjestelmä	72
5.2 Valtionosuusjärjestelmä	73
5.3 Yksityistiet kuntien hoitoon	75
5.4 Avustuksien maksatus kunnille	76
5.5 Avustusjärjestelmää koskevat muutosehdotukset	76
6 JOHTOPÄÄTÖKSET	80
7 KUVAT	83
8 TAULUKOT	84
9 LÄHDEKIRJALLISUUS	85

---

10 LIITTEET	86
11 LYHENTEET	87



## 1 TUTKIMUKSEN TAUSTA JA TAVOITTEET

Tieverkko jaotellaan tielain mukaan yleisiin ja yksityisiin teihin. Yleisten teiden pituus on 77 080 km. Yleinen tieverkko hoitaa eriaosteisten keskusten ja yksityistiet erikoiskohteiden ja pysyvän asutuksen välisiä yhteyksiä. Pientieverkko käsittää kaikki yksityistiet, vähäliikenteiset paikallistiet ja eräät vähämerkitykselliset maantiet. Pientieverkon kehittäminen on jäänyt Suomessa päätieverkon kehittämisen varjoon. Pientieverkolla muutokset ovat tapahtuneet yleensä hanke kerrallaan, jonka seurauksena pientieverkko on osaltaan hajanainen eikä muodosta aina järkevää tieverkostoa.

Pientieverkon tienpitovastuuseen, hoitoon ja kunnossapidon rahoitukseen kohdistuu muutospaineita. Taloudellisen tilanteen vuoksi valtio ja kunnat pyrkivät vähentämään pientieverkon kunnossapitokustannuksia. Tielaitos joutuu määrärahojen vähenemisen seurauksena tinkimään paikallisteiden rakentamisesta sekä kunnossapidosta ja on pakotettu keskittymään tärkeimpien liikenneväylien rakentamiseen ja kunnossapitotason säilyttämiseen.

Mahdollisesti toteutuvan *maantielakiehdotuksen* mukaan hallinnollisen luokituksen mukainen paikallistieluokka tulotisiin lakkauttamaan. Liikenteellisesti merkittävät paikallistiet muutettaisiin maanteiksi ja vähäliikenteiset paikallistiet, joilla ei ole paikallisesti liikenteellistä merkitystä, lakkautettaisiin yleisinä teinä. Lakiehdotuksen toteutuessa valtion tienpitovastuu vähenisi ja tiekuntien sekä kuntien kasvaisi. Maantielakiehdotuksen toteutuminen on epävarmaa.

Yksityisteiden kunnossapidon valtionavustusta leikataan 30 % vuosina 1994 ja 1995. Leikkaukset on suunniteltu väliaikaisiksi. Yksityisteiden valtionavustusjärjestelmän kehittämistä on tutkinut kaksi liikenneministeriön asettamaa työryhmää. Viimeisimmän, Teräsvirran työryhmän ehdotuksen mukaan avustusjärjestelmä tulisi muuttaa laskennalliseksi.

Kuntien mahdollisuudet osallistua yksityisteiden kunnossapidon avustamiseen ovat kaventuneet. Paineet lisätä tiekuntien omavastuuta, vähentää kunnossapitoavustuksia sekä irtisanoa tiekuntien kanssa solmittuja hoitosopimuksia ovat kasvaneet. Oman rasituksensa tiekuntien osakkaille tuo myös haja-asutusalueita koskeva kiinteistövero, joka ei sinänsä kosketa yksityisteitä, mutta mielletään tiekunnissa yksityisteitä koskevaksi rasitteeksi.

Tämän tutkimuksen tarkoituksena on selvittää pientieverkon kunnossapidon ja avustusjärjestelmien kehittämistä. Työn ensisijaisena tavoitteena on tutkia pientieverkon kunnossapidon kannalta järkevintä tienpitovastuun jakautumista, maantielakiehdotuksen kustannusvaikutusta valtion kuntien ja tiekuntien kesken, suhtautumista paikallisteiden lakkauttamiseen sekä luoda kuva pientieverkon kunnossapidon todennäköisestä kehityksestä.

Toisena tavoitteena on selvittää, miten pientieverkon kunnossapitokustannuksia voitaisiin vähentää vaihtoehtoisilla kunnossapito-organisaatioilla. Tutkittavia malleja ovat:

- a. alueurakointi,
- b. tiepiirien maksullinen palvelutoiminta,

- c. tiekuntien yhteistyö ja
- d. ns. isännöitsijä-malli.

Muita tutkittavia asioita ovat: yksityisteiden kunnossapidon valtionavustuksen leikkauksen vaikutus yksityisteiden laatuun ja kunnossapitoon sekä kartoittaa mielipiteitä vaihtoehtoisista valtionavustusjärjestelmistä.

## 2 PIENTIEVERKKO

### 2.1 Käsitteistö

*Pientieverkko* käsittää paikallisteiden ja yksityisten teiden muodostaman tieverkon. Tämän työn yhteydessä pientieverkko on rajattu tarkoittamaan yksityisteiden lisäksi paikallisteistä vain vähäliikenteisiä paikallisteitä ja eräitä vähämerkityksellisiä maanteitä.

*Vähäliikenteisiä paikallisteitä* ovat tiet, joiden liikennemäärillä ei ole huomattavaa merkitystä paikallisiin olosuhteisiin nähden. Tässä työssä ko. teille on annettu KVL-raja 55 -100 ajon./vrk tiepiiristä riippuen.

KVL keskimääräinen vuorokausiliikenne ilmoittaa niiden ajoneuvojen määrän, jotka kulkevat tietyn kohdan ohi vuorokaudessa. Keskimääräisen vuorokausiliikenteen yksikkö on ajon./vrk.

*Yleiset tiet* ovat teitä, jotka on luovutettu yleiseen liikenteeseen ja joiden pitämisestä huolehditaan julkisena tehtävänä sillä tavoin, kuin laissa yleisistä teistä säädetään (TieL 1 §).

*Yksityisiä teitä* ovat tiet, jotka eivät ole yleisiä teitä, katuja tai kaavateitä.

*Metsätiet* ovat teitä, jotka on tarkoitettu pääasiassa metsätalouden edellyttämiä kuljetuksia varten (YksTieL 5 §).

*Maataloustiet* ovat teitä, joita käytetään ensisijaisesti maatalouden ulkoisiin ja sisäisiin liikennetarpeisiin.

*Tienpito* käsittää tien tekemisen ja kunnossapidon (TieL 6 § ja YksTieL 6 §). Tienpitäjä huolehtii tienpidosta vastaten myös siitä aiheutuvista kustannuksista. Yleisillä teillä tienpito kuuluu valtiolle. Yksityisillä teillä tienpidosta vastaavat järjestäytyneiden tiekuntien osalta tiekunta ja järjestäytymättömien teiden osalta tien osakkaat /13/.

*Tien kunnossapidoksi* katsotaan toimenpiteet, jotka ovat tarpeen tien pitämiseksi sen tarkoitusta vastaavassa kunnossa, niihin luettuina tien aukipitäminen talvella ja puhtaanapito. Kunnossapidon päätoimenpiteet voidaan ryhmitellä hoitoon, kunnossapitoon ja rakenteen parantamiseen /1/.

*Hoidolla* tarkoitetaan tien päivittäisen liikennekelpoisuuden varmistamista. Hoitoon luetaan kuuluvaksi mm. sorateiden tasaus, pölynsidonta, lumen aeraus ja liukkauden torjunta.



*Kunnostuksella* säilytetään päällysteen kunto ja ehkäistään tierakenteen kuluminen. Kunnostusta on esim. sorateiden kulutuskerroksen vahvistaminen.

*Rakenteen parantaminen* on lähinnä kelirikkoisen tien kantavuuden parantamista ja sorateiden päällystämistä.

*Tiekunnan* muodostavat yksityisen tien osakkaat. Tiekunta perustetaan joko tietöimituksessa tai tielautakunnan toimituksessa. Tiekunnan osakkaat vaikuttavat tiekunnan toimintaan tiekunnan kokouksen kautta. Saadakseen valtion avustusta tienpitoon yksityistiellä tulee olla tiekunta.

*Tien osakkaiksi* luetaan tieoikeuden saaneiden ja tien vaikutusalueella olevien kiinteistöjen omistajat, jotka on määrätty osallistumaan tienpitokustannuksiin /2/.

## **2.2 Pientieverkon luokitus**

### **2.2.1 Hallinnollinen ja toiminnallinen luokitus**

Pientieverkon luokitusta tarkastellaan seuraavassa osana koko tieverkon luokitusta. Tieverkon luokitteluperiaatteita on laadittu useita eri tarkoituksia varten. Pientieverkon, vähäliikenteisten paikallisteiden ja yksityisteiden asemaa osana tieverkkoa kuvaavat parhaiten tielainsäädännön mukainen *hallinnollinen-* ja *toiminnallinen luokitus*. Muita lähinnä yksityisteitä kuvaavia luokituksia ovat *liikenteellisen tarkoituksen ja merkityksen* sekä *tieverkollisen aseman ja teknisten vaatimusten* perusteella tehtävät luokitukset /25/. Liitteessä 1 on esitetty yleisten sekä yksityisten teiden kunnossapitoluokitus ja yksityisteiden kunnossapitoluokkien laskentakaava.

Tielainsäädäntöön perustuvassa *hallinnollisessa luokituksessa* yleisiä teitä ovat maantiet ja paikallistiet, jotka huolehtivat eriasteisten keskusten välisistä yhteyksistä. Yleisten teiden lisäksi tieverkkoon kuuluvat myös yksityiset tiet. Yksityisteitä käytetään pysyvän asutuksen ja erityiskohteiden liikenteeseen. Yksityisteihin voidaan tulkita kuuluvan niiden teiden, joihin sovelletaan yksityistielakia, lisäksi muut yksityiset tiet. Yksityiset tiet jaetaan tielainsäädännön mukaan *toimitusteihin*, *sopimusteihin* ja kiinteistöjen *omiin teihin*.

*Toimitustie* on muodostettu yleensä viranomaisen myötävaikutuksella toimituksessa, jossa kiinteistölle on perustettu pysyvä oikeus käyttää toisen kiinteistön aluetta tietarkoituksiin. Toimitustie voidaan jakaa tiekunnallisiin ja järjestäytymättömiin teihin.

*Sopimustiet* perustuvat kiinteistönomistajien välillä tehtyihin sopimuksiin. Sopimus sitoo niitä, jotka ovat sopimuksen tehneet tai hyväksyneet sekä heidän perillisiään (YksTiel).

*Omat eli kiinteistökohtaiset tiet* ovat yhden kiinteistön alueella olevia teitä, joita vain kiinteistönomistajalla tai -haltijalla on oikeus käyttää /9/.

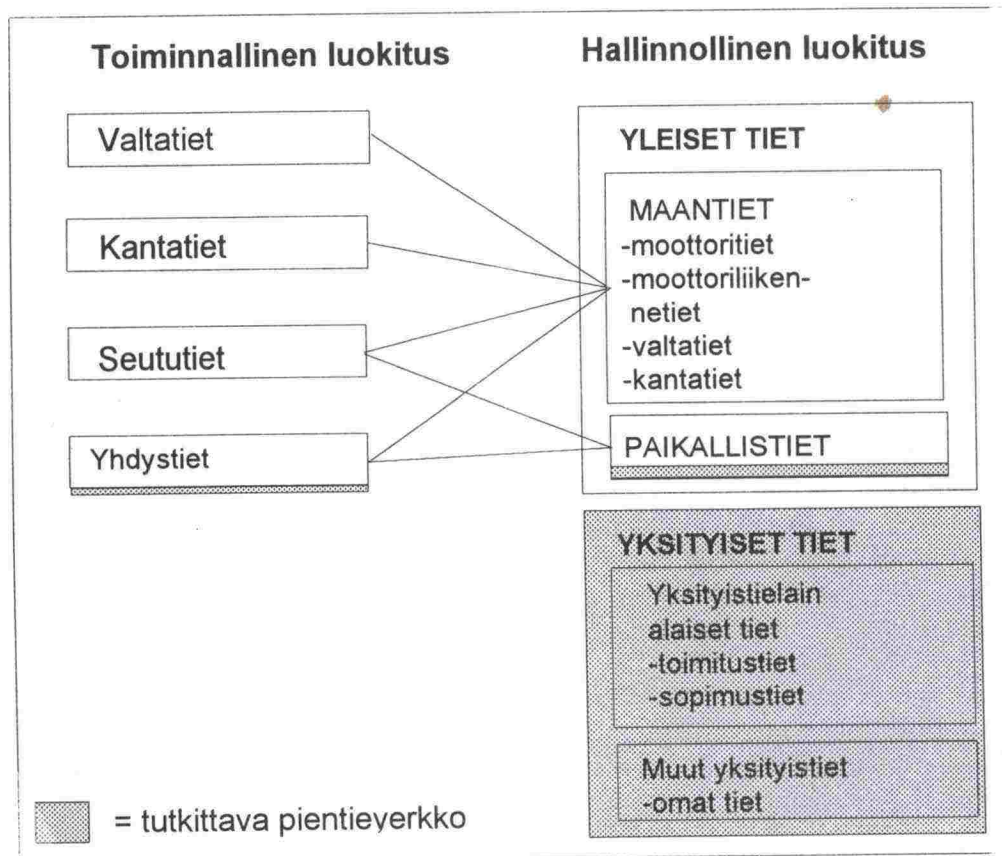


Toiminnallisen luokituksen luokat on määritelty pääsääntöisesti yhdyskuntarakenteen ja sen pohjalta syntyvien päävirtojen avulla. Toiminnallisen luokituksen mukaan tiet jaetaan valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin. Tielaitos käyttää toiminnallista luokitusta tieverkkosuunnitelmissaan. Kuvasta 1 käy ilmi tutkittavan pientieverkon sijainti hallinnollisessa- ja toiminnallisessa luokituksessa.

*Valtatiet* yhdistävät maakunta- ja ylempiluokkaisia keskuksia toisiinsa, toimivat tärkeimpinä ulkomaanliikenteen reitteinä sekä muodostavat tieverkon rungon.

*Kantatiet* täydentävät valtatieverkkoa yhdistäen kaupunkikeskuksia ylempiluokkaisiin keskuksiin ja täydentävät valtatieverkkoa.

*Seututiet* yhdistävät kuntakeskuksia tärkeimpiin liikennetarvesuuntiin ja kytkevät mm. merkittävimmät muut liikennettä synnyttävät kohteet ylempiluokkaiseen verkkoon. Seututiet välittävät seudullista ja paikallista liikennettä. Loput tiet ovat yhdysteitä /13/.



Kuva 1. Tutkittavien teiden asema hallinnollisessa luokituksessa.

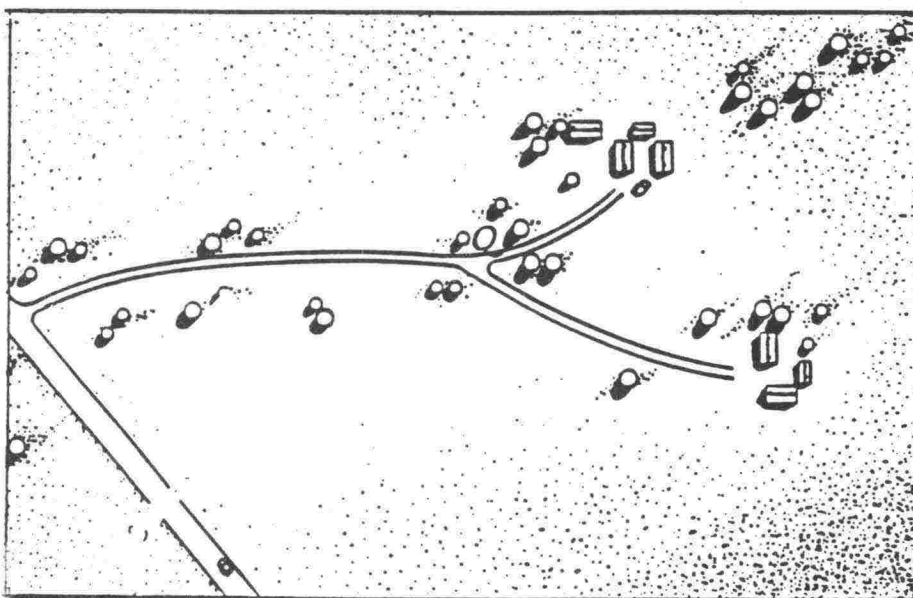
## 2.2.2 Luokitus tieverkollisen aseman mukaan

Tieverkollisen asemansa perusteella paikallistiet ja yksityistiet voidaan jakaa pisto-, rengas-, rinnakkais-, läpikulku- ja taajamateihin. Vähäliikenteiset

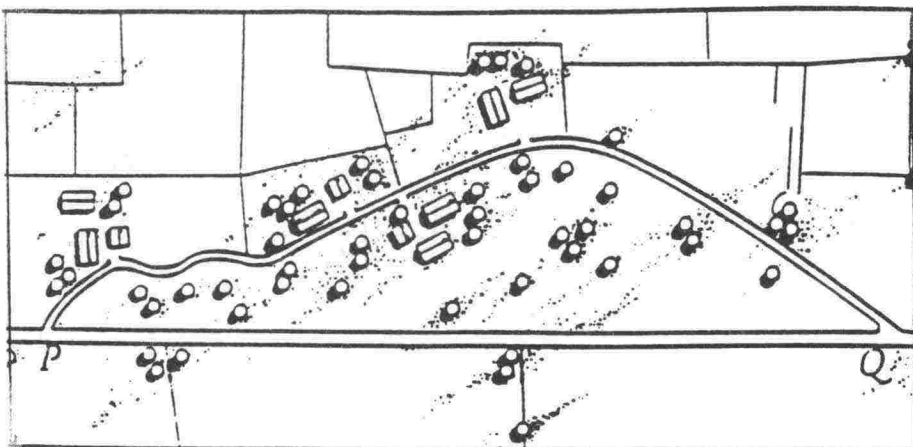
paikallistiet ovat mm. läpikulku-, rengas- ja rinnakkaisteitä. Yksityisteistä suurimman osan määrällisesti muodostavat pistotiet. Selvitykseen osallistuneista yksityisteistä pistoteitä oli 41 %, rengasteitä 12 %, läpikulkuteitä 36 % sekä rinnakkais- ja taajamateita yhteensä 10 %.

Pisto-, rengas- ja rinnakkaisteiden pääasialliset liikenteen tuottajat asuvat tien vaikutusalueella. Poikkeuksen muodostavat ns. tulotiet kuten esim. virkistysalueelle johtavat tiet. Rengas- ja rinnakkaisteilla esiintyy vähäisessä määrin läpikulkuliikennettä, kuten esim. henkilö- ja tavaraliikennettä. Pistoteillä läpikulkuliikennettä ei esiinny.

Läpikulkutien pääasialliset käyttäjät eivät välttämättä asu tien vaikutusalueella. Asemansa ja suuntautumisensa perusteella läpikulkuteillä on tien vaikutusalueen ulkopuolisten liikenteen tuottajien aiheuttamaa liikennettä. Nimensä mukaisesti tie välittää läpikulkuliikennettä. Taajamatiet palvelevat taajaman asutusta ja myös usein yleiseksi liikenteeksi luonnehdittavaa liikennettä.

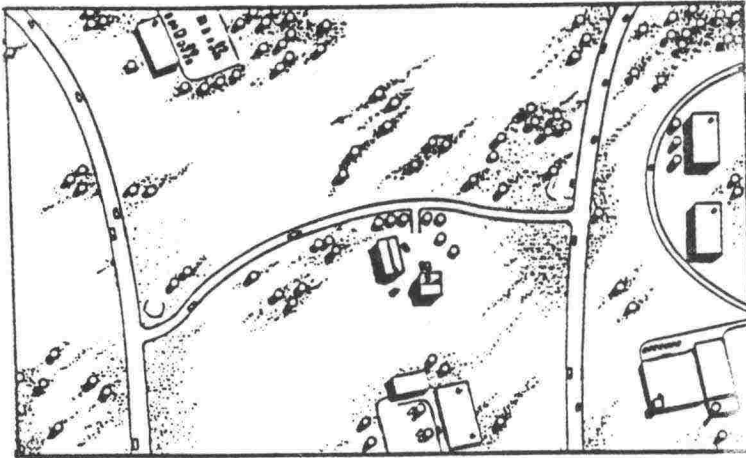


a) Pistotie, yksityisteiden tavanomaisin tyyppi.



b) Rengastie, esimerkki vähäliikenteisistä paikallisteistä ja liikenteellisesti merkittävistä yksityisteistä.





c) Läpikulkutie, esimerkki vähäliikenteellisistä paikallisteistä ja liikenteellisesti merkittävistä yksityisteistä

Kuva 2. Eri tietyyppien kaaviokuvia /12/

### 2.2.3 Yksitysteiden liikenteellinen luokitus

Pientieverkon määrällisesti suurimman kokonaisuuden muodostamat yksityistiet voidaan jakaa luokkiin tien liikenteellisen tarkoituksen mukaan. Nämä luokat ovat:

1. YksTieL:n 93 §:ssä tarkoitetut tiet
2. metsätiet
3. maataloustiet
4. muut yksityiset tiet

#### YksTieL:n 93 §:ssä tarkoitetut tiet

Tähän ryhmään kuuluvat tiet on perustettu yksityistietoimituksessa. Näille teille voidaan myöntää valtion avustusta tienpitoon ts. kunnossapitoon ja rakentamiseen, jos niitä varten on perustettu tiekunta. YksTieL 93 §:n mukaisia teitä ovat tiet, joilla on paikkakunnalla huomattava liikenteellinen merkitys tai tiet, jotka ovat tarpeellisia pysyvän asutuksen pääsyteinä.

Huomattavaa liikenteellistä merkitystä on

1. tiellä, jonka vaikutusalueella on huomattavasti pysyvää asutusta (vähintään 15-20 taloutta)
2. tiellä, jota käytetään yleisesti muidenkin kuin tieosakkaiden hyväksi tapahtuviin kuljetuksiin
3. tiellä, jolla on muutoin paikkakunnan liikenteessä huomattava merkitys; tien varrella on esim. posti, koulu tai kauppa.

Pysyväksi asutukseksi ei lueta vielä kahta asuttua taloutta, mutta kolme asuttua taloutta muodostavat nykyisen tulkinnan mukaan pysyvän asutuksen.

#### Metsätiet

Metsätiet ovat YksTieL 5 §:n mukaan teitä, jotka on tarkoitettu pääasiassa metsätalouden edellyttämiä kuljetuksia varten. Metsätien kaikesta



liikenteestä tulee vähintään puolet tapahtua metsätaloustarkoituksiin. Tieverkollisen merkityksen perusteella metsätiet voidaan jakaa runko-, alue- ja varsiteihin.

*Runkoteitä* ovat tiet, jotka keräävät liikennettä alue- ja varsiteiltä. Runkoteitä käytetään jatkuvasti maatalouden liikennetarpeisiin. Runkotiellä voi olla merkitystä myös jossain määrin yleiselle liikenteelle.

*Aluetie* liittyy sivuhaarana runkotiehen tai yleiseen tiehen. Aluetietä käytetään yleensä usemman kiinteistön metsätalouden liikennetarpeisiin.

*Varsitie* on lyhyehkö metsätalouden liikennetarpeisiin käytettävä sivuhaara. Varsiteiden käyttöä joudutaan usein rajoittamaan kelirikkoaikoina.

#### Maataloustiet

Maataloustiellä tarkoitetaan ensisijassa maatalouden liikennetarpeisiin rakennettua tietä, jota käytetään maatilojen ulkoiseen ja sisäiseen liikenteeseen. Maataloustiet voidaan jakaa käyttötarkoituksensa perusteella ulospääsy- ja viljelysteihin.

*Ulospääsytillä* tarkoitetaan talouskeskuksesta liikennekelpoiselle tielle johtavaa tietä, joka palvelee ympärivuotista liikennettä. Tien tehtävänä on toimia tilan tai tilojen huolto- ja palvelutienä.

*Viljelystiellä* tarkoitetaan talouskeskuksesta tiluksille johtavia tietä. Viljelystien tarkoituksena on palvella tilan tai tilaryhmän sisäistä liikennettä.

#### Muut yksityiset tiet

Muita yksityisiä teitä ovat mm. loma-asutuksen pääsytiet ja elinkeinotoimintoja, kuten turvetuotantoa ja soranottoa palvelevat tiet. Turvetuotantoon ja soranottoon tarkoitettujen teiden käyttöikä on yleensä lyhyt. Ko. teitä pyritään hoitamaan mahdollisimman pienillä kustannuksilla. Niiden kunto on teiden liikenteeseen nähden tyydyttävä.

### **2.3 Pientieverkon merkitys ja laajuus**

Vähäliikenteiset paikallistiet ja yksityistiet sisältävä pientieverkko on määrällisesti merkittävä osa maan tieverkkoa. Kyseessä olevat tiet, jotka ovat yleensä alle 5 km pitkiä ja joilla on vähän liikennettä, ovat tieverkkomme hiussuonisto. Pientieverkko palvelee osaltaan läpikulkuliikennettä, teiden varsilla olevaa asutusta sekä vapaa-ajan liikennettä. Yksityisteiden varsilla, jotka muodostavat pientieverkon rungon, asuu noin 500.000 - 700.000 asukasta. Valtionapua saavien yksityisteiden piirissä oli 198.418 taloutta vuonna 1991. Avustettu tiepituus oli 59.532 km /20/.

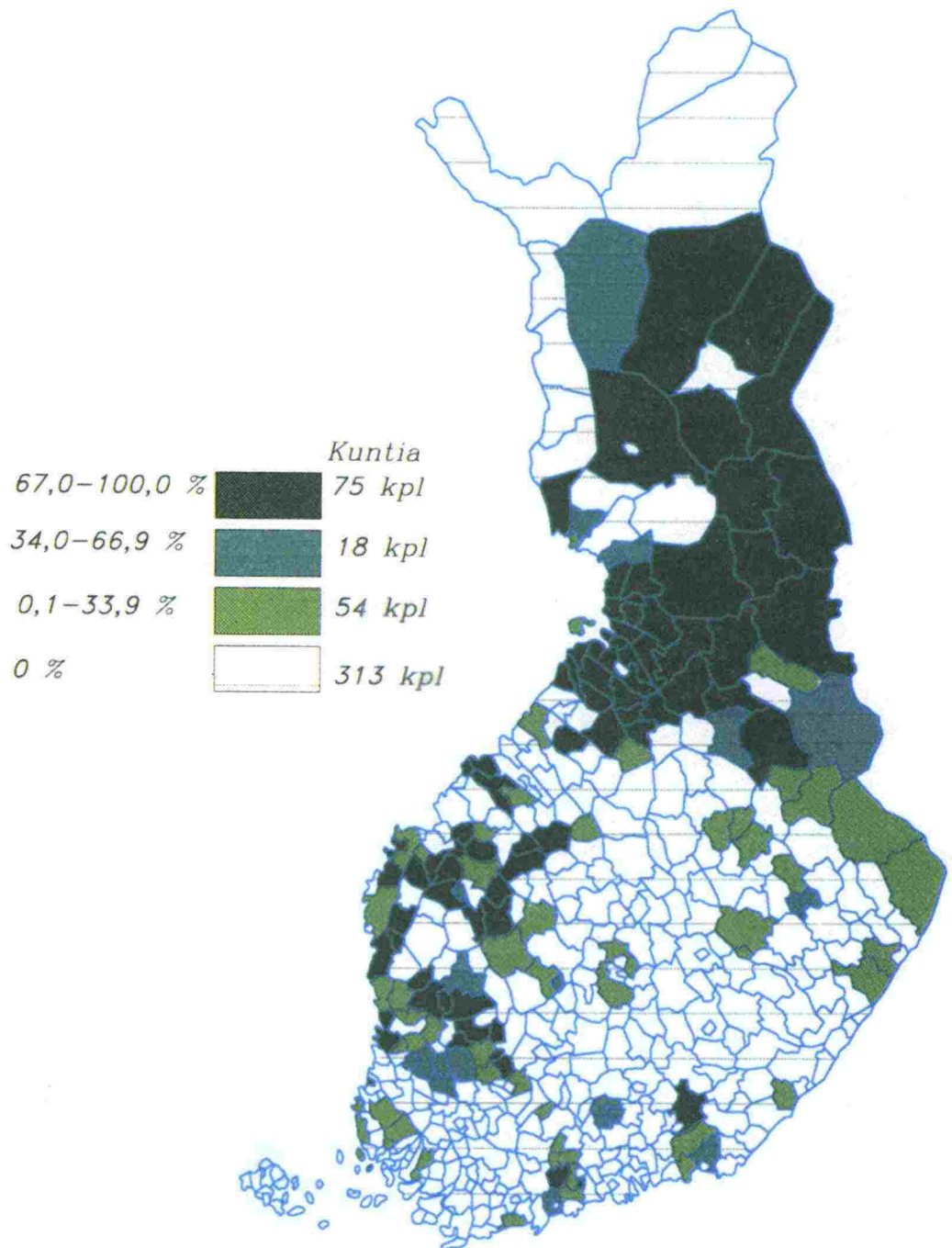
Kuntalaisten ja elikeinoelämän kannalta kunnan tieverkon eri osien hyvä kunto ja liikennöitävyys ovat tärkeitä. Erityisesti haja-asutusalueiden maatalousliikenne, joukkoliikenne, kauppa-autot ja kirjastoautot joutuvat käyttämään näitä tieverkon vähäliikenteisimpiä ja huonokuntoisimpia osia.

Puutavarakuljetuksista huomattava osa - noin 70 % - lähtee pientieverkon varrelta. Metsäteollisuuden kannalta hyväkuntoinen ja ympärivuotisen liikenteen turvaava pientieverkko on tärkeä edellytys kilpailukyvyn säilyttämiseksi.

Vapaa-ajan lisääntyminen ja sen käyttö luonnossa on kasvattanut liikennemääriä pientieverkolla. Loma-asutuksen ohessa muut luontoon liittyvät harrastukset, kuten sienestys, marjastus, metsästys ja kalastus, kasvattavat pientieverkon merkitystä myös tulevaisuudessa.

Pientieverkolla on tärkeä merkitys yhteiskunnan palvelujen saatavuuden kannalta. Pientiestö muodostaa haja-asutusalueen väestölle liikenneverkon, jonka varassa päivittäiset toiminnot tehdään ja joka kohdistuu konkreettisesti kaikkiin alueen asukkaisiin. Haja-asutusalueen tieverkon kriittisten osien kehittämällä ja parantamisella voidaan vähentää tuntuvasti matka-aikoja palvelukeskuksiin. Kreikassa tehdyn tutkimuksen mukaan ko. tieverkon parantaminen lyhentää merkittävästi matka-aikoja. Tutkimusalueella investoinnit haja-asutusalueen krittisiin kohtiin olivat kannattavampia kuin palveluiden luonti läheisyyteen /28/.

Pientieverkon merkitys korostuu alueilla, jotka ovat harvaan asuttuja ja joissa etäisyydet isompiin kuntakeskuksiin ovat suuria. Näitä alueita ovat mm. eräät Pohjois-Suomen alueet. Kunnat ovat ottaneet merkittävän roolin yksityisteiden kunnossapidon tason ylläpitämisessä. Prosentuaalisesti kuntien osuus yksityisteiden kunnossapitotöistä Pohjois-Suomessa vaihtelee yleisesti n. 67 - 100 %:n välillä. Kuvassa kolme on esitetty kuntien hoidossa olevien yksityisteiden prosentuaaliset osuudet.



Kuva 3. Kuntien prosentuaalinen osuus valtionapua saavien yksityisteiden hoidosta. (lähde: Suomen kuntaliitto)

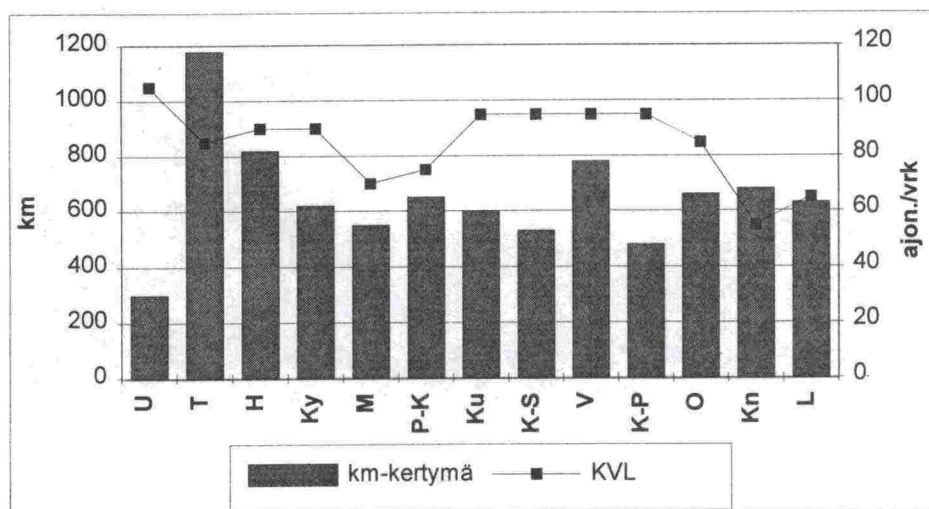
#### Vähäliikenteisten paikallisteiden laajuus

Koko Suomen tieverkko on pituudeltaan noin 358.700 km, josta yleisiä teitä on 77.100 km ja yksityisiä teitä arviolta 281.600 km /9/. Pientieverkon osuus Suomen tieverkosta on siten n. 80 %. Paikallisteitä Suomessa on 36.000 km eli 46 % yleisistä teistä. Pientieverkko on tässä työssä arvioitu kuuluvaksi yhteensä n. 8.500 km paikallisteitä, joiden keskimääräinen vuorokausiliikenne on alle 55 - 100 ajoneuvoa vuorokaudessa tiepiiristä riippuen. Nämä tiet muodostavat neljänneksen kaikista paikallisteistä ja 11 % yleisistä teistä.



Erilaiset KVL-rajat tiepiireittäin vähäliikenteisten paikallisteiden osalta johtuvat vaihtelevista liikennesuoritteista ja teiden paikallisesta merkityksestä. Kuvassa neljä on ko. teiden pituudet tiepiireittäin.

Pohjois-Suomen tiepiireissä paikallisteiden liikennesuoritteet ovat Etelä-Suomen vastaavia suoritteita huomattavasti pienemmät. Uudenmaan ja Turun tiepiireissä liikennesuorite paikallisteilla oli 550 ja 467 milj.autokm/v, kun Oulun ja Kainuun tiepiirissä vastaavat liikennesuoritteet olivat 219 ja 71 milj.autokm/v eli keskimäärin 57 % pienemmät. Vähäliikenteiset paikallistiet ovat suurelta osin sorateita. Kuvassa 18 s. 38 on esitetty teiden jakautuminen päällysteen mukaan. Tiepiireittäin ko. paikallisteiden osuudet kaikista sorateista ovat keskimäärin 67 % ollen minimissään n. 39 % entisessä Kainuun tiepiirissä.



Kuva 4. Vähäliikenteisten paikallisteiden km-kertymät ja KVL-rajat tiepiireittäin.

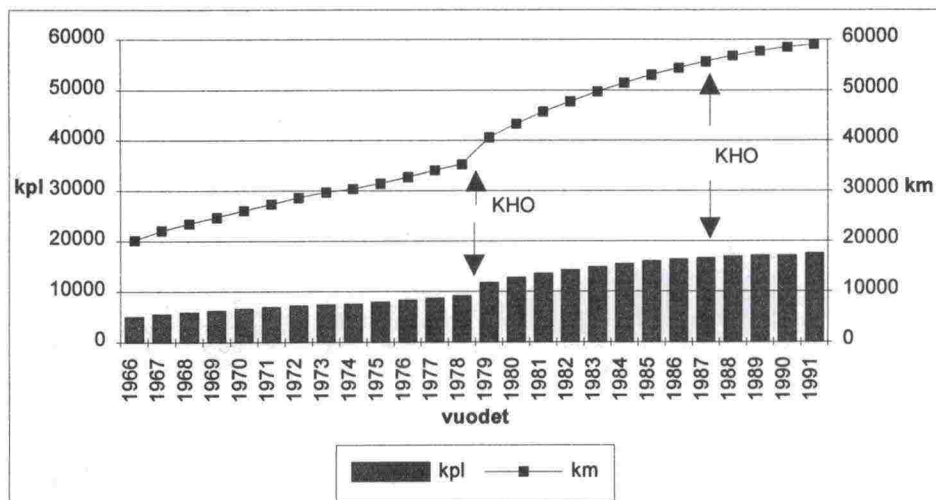
Taulukko 1. Vähäliikenteisten paikallisteiden liikennesuoritteet, KVL ja pituudet tiepiireittäin .

Tiepiiri	paikallisteiden liikennesuorite (milj. autokm/v)	paikallisteiden KVL (ajon./vrk)	km-kertymä teillä, joiden KVL<100 (km)	vähäliik. paikallisteiden km-kertymä (km)	vähäliik. paikallisteiden KVL-raja (ajon./vrk)
U	550	655	308	300	105
T	467	259	1657	1180	85
H	298	268	1307	820	90
Ky	174	238	1003	620	90
M	188	174	1593	550	70
PK	172	176	1549	650	75
Ku	168	168	1230	600	95
KS	207	236	816	530	95
V	301	232	1006	780	95
KP	119	207	619	480	95
O	219	252	1126	660	85
Kn	71	92	1833	680	55
L	181	164	1973	630	65
Koko maa	3114	239	16026	8480	pain.ka 84

#### Yksityisteiden laajuus

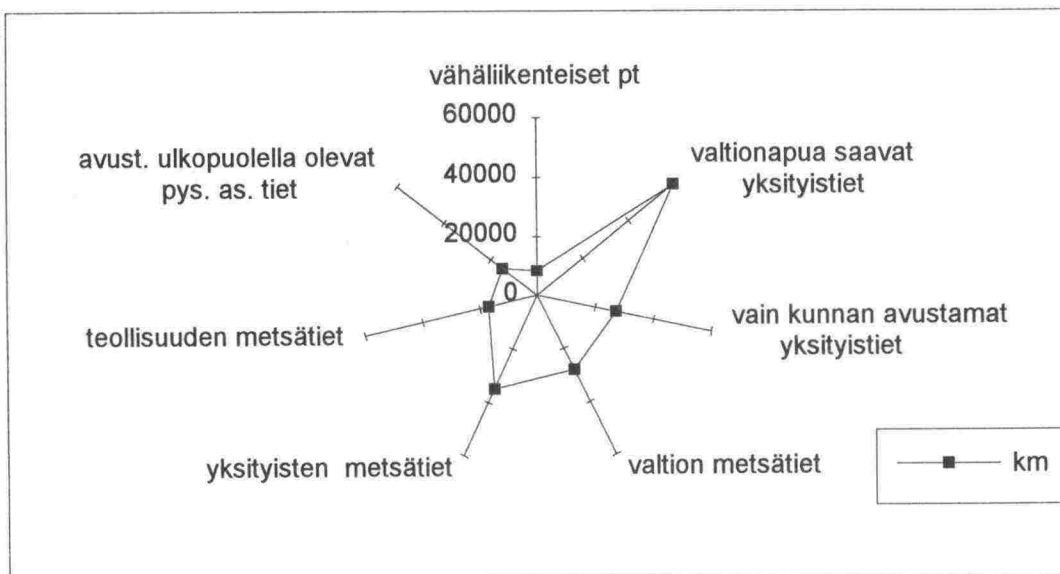
Yksityisteiden määrät eivät ole kokonaisuudessaan tarkasti selvillä. Valtionapua saavien teiden, yhteispituudeltaan 59.532 km, lisäksi pelkästään kunnan avustuksia saavia teitä on n. 27.150 km. Avustuksien ulkopuolella olevia teitä on karkeasti arvioiden 54.900 km, joista 15.000 km pysyvän asutuksen teitä ja 35.000 km yksityismetsissä olevia teitä. Ns. omia tietä on arvioiden mukaan n. 140.000 km /9/.

Valtionapua saavien yksityisteiden määrä on kasvanut voimakkaasti vuodesta 1963 lähtien. Vuoteen 1978 vuotuinen valtionapua saavien yksityisteiden kilometrimäärien kasvu oli luokkaa 4 - 6 %. Vuonna 1978 - 79 tapahtui voimakas 13 % lisäys apua saavien teiden määrässä. Tällöin tie tulkittiin korkeimmassa hallinto-oikeudessa jakamattomaksi ja näin teitä voitiin liittää siten, että saatiin pituudeltaan valtionavustuskelpoisia teitä. Ko. tulkinta on sittemmin kumottu korkeimmassa hallinto-oikeudessa (taltio KHO 1774/13.5 1987).



Kuva 5. Valtionapua saavien yksityisteiden yhteenlaskettujen kappale- ja kilometrimäärien kehitys vuosina 1966-1991.

Metsäteitä yksityisistä teistä on n. 63.000 km, joista 35.000 km on yksityisissä metsissä n. 28.000 km valtion metsissä ja 17.000 km puunjalostusteollisuuden omistamissa metsissä olevia teitä. Metsäteitä rakennetaan vuosittain Keskusmetsälautakunta Tapion mukaan n. 1.900 km. Toimitusteitä, joita koskevien asioiden hoitamista varten on perustettu tiekunta, oli vuoden 1989 lopussa maanmittauskonttorien pitämien tilastojen perusteella noin 104 000 km /9/. Liitteessä kaksi on esitetty taustatietoja valtionapua saavista yksityisteistä. Liitteessä kolme on esitetty valtion avustamien yksityisteiden ja paikallisteiden kilometrimäärien kehitys.



Kuva 6. Pientieverkon jakautuminen vähäliikenteisiin paikallisteihin, yksityisteihin ja metsäteihin.



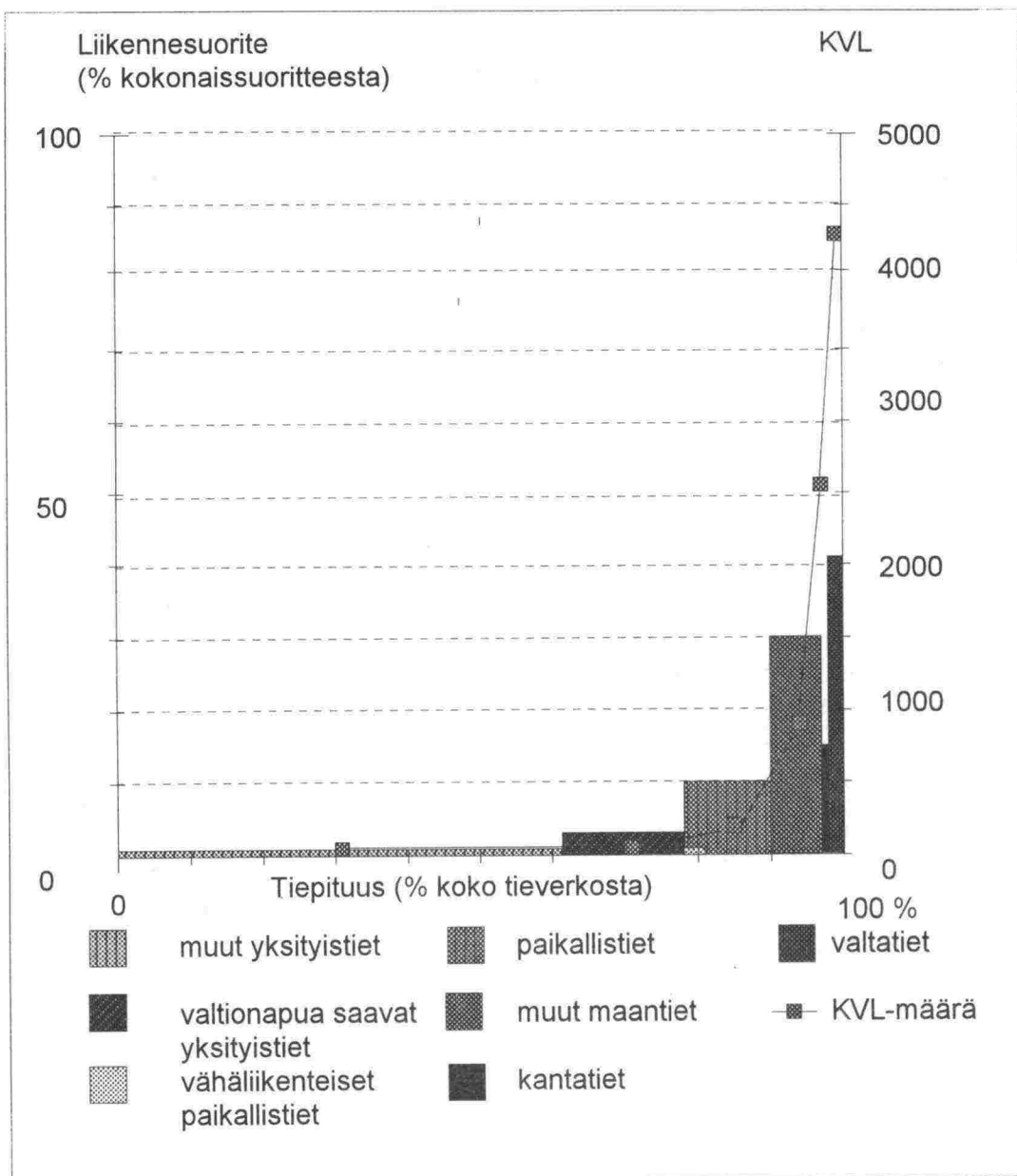
### Liikennesuoritteet ja keskimääräiset vuorokausiliikenteet

Koko maan tieverkon liikennesuorite oli vuonna 1992 n. 28.600 milj. autokm/v. Yleisten teiden osuus koko liikennesuoritteesta on 96 %. Paikallisteiden liikennesuorite on n. 3.100 milj.autokm/v, josta vähäliikenteisten paikallisteiden osuus on 8 %. Valtionapua saavilla yksityisteillä liikennesuorite on 930 milj.autokm/v ja muilla yksityisteillä arviolta noin 450 milj.autokm/v. Tutkittavan pientieverkon liikennesuorite on n. 6 % koko tieverkon suoritteesta /19,20,22/.

Yleisten teiden liikenteestä kolme neljäsosaa ajetaan kestopäällysteisillä teillä, öljysorateiden osuus on 19 % ja sorateiden, jota pientieverkko pääasias-  
sa on, vain 6 %. Nopeuksien mukaan jaoteltuna alle 80 km/h-alueilla suorite on 17 % koko liikennesuoritteesta.

Yleisten teiden liikenne kasvoi 54 prosentilla vuosien 1980 - 1990 aikana. Vuonna 1991 liikenne pieneni 1,6 %:lla taloudellisen laman johdosta. Koska liikenne keskittyy voimakkaasti Etelä-Suomen pääteille, voidaan perustellusti olettaa laman vaikutuksen olevan pieni vähäliikenteisten paikallisteiden ja yksityisteiden liikennemääriin metsäteitä lukuunottamatta.

Paikallisteiden KVL:n keskiarvo vuonna 1992 koko maassa oli 236 ajon./vrk, kun se vähäliikenteisillä paikallisteillä oli painotettuna keskiarvona 84 ajon./vrk. Vastaavasti yksityisillä teillä KVL oli 43 ajon./vrk /17,19,21/. Liitteessä kolme on esitetty keskimääräiset liikennesuoritteet tieluokittain.



Kuva 7. Eri tieverkon osien KVL:t, liikennesuoritteet ja prosentuaalinen osuus tieverkosta.

## 2.4 Pientieverkon kunnossapito

### Kunnossapidon suorittajat

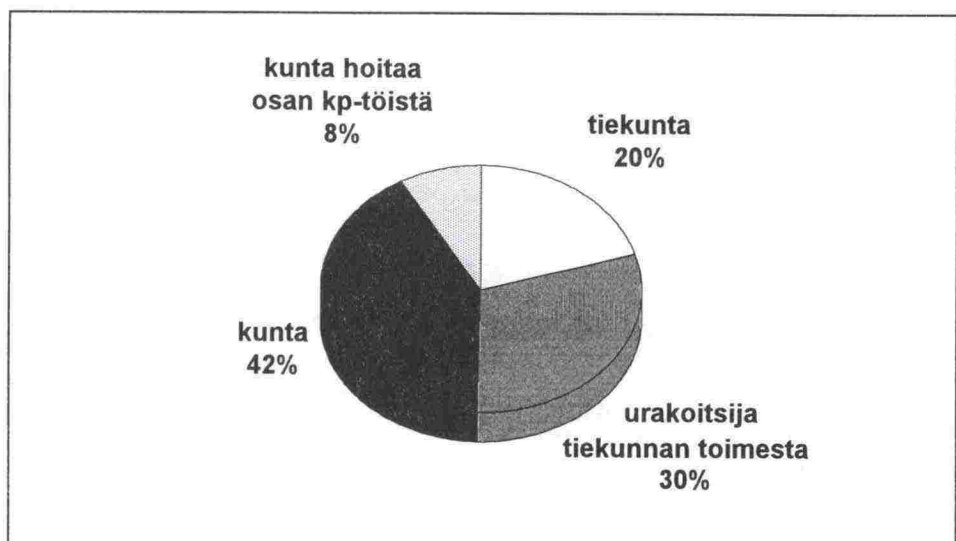
Paikallisteiden kunnossapidosta vastaa yleensä valtio. Liikenneministeriö voi myös määrätä kunnan tienpitäjäksi asianomaisen kunnan suostumuksella. Käytännössä tällaiset tapaukset ovat hyvin harvinaisia. Vuonna 1986 tällaisia teitä oli yksi kappale. Tielaitoksen tiemestaripiirit vastaavat alueellaan olevien yleisten teiden kunnossapidosta. Paikallisteiden kunnossapito suunnitellaan ja toteutetaan itsenäisesti tiemestaripiireissä oman kaluston ja voimavarojen mukaan. Kunnossapitoa suoritetaan tiettyjen kriteerien, kuten esim. tiellä olevan lumen paksuuden mukaan.

Vaikka tiemestaripiirit vastaavatkin paikallisteiden kunnossapidosta, on yksityisten palvelujen osuus tielaitoksen toiminnoissa kasvanut. Erityisesti yksityisten palveluja käytetään kunnostus- ja rakenteenparantamistoissa, joissa ulkopuolisen työn osuus saattaa nousta 48 %:iin. Omavaraisimpia työkokonaisuuksia tiemestaripiirien kannalta ovat hoitotyöt, joissa yksityistämisaste on 16 %. Yksityisten palvelujen käyttö vaihtelee tiepiireittäin. Yksityisistä palveluista koituvien kustannuksien osuudet ovat suurimmat Hämeen (YKA-%=40) ja Kymen tiepiireissä (YKA-%=33). Omavaraisin tiepiiri oli vuonna 1986 Keski-Pohjanmaa, jossa 11 % piirin kokonaiskustannuksista aiheutui yksityisiltä hankittavista palveluista /21/.

*Yksityisten teiden* tienpitovastuu määräytyy tien käyttöoikeuden perusteella. Kunnossapidosta vastaavat tieosakkaat tai tieosakkaiden muodostama tiekunta. Tiekunta tai tieosakkaat voivat luovuttaa tien kunnossapidon myös jonkun muun, kuten kunnan, yksityisen yrittäjän tai tiemestaripiirin suoritettavaksi.

Kiinteistöjen omien teiden, joita vain tien omistajalla on oikeus käyttää, kunnossapitovelvollisuus kuuluu kiinteistön omistajalle tai haltijalle. Sopimuksella kunnossapitovelvollisuus jakautuu käytännössä osakkaiden sopimuksen perusteella. Toimitusteillä tienpitovelvollisuus jakautuu tieosakkaiden kesken tiestä kullekin tulevan hyödyn mukaisesti.

Valtion yksityistieavustusta saavista yksityisteistä n. 19 % on kuntien hoidossa. Kunnista 33 % hoitaa ainakin osan yksityisteiden kunnossapidosta. Tiekunnat hoitavat kunnossapidon pääosassa koko maan yksityisteistä. Kyseeseen vastanneista tiekunnista 50 %:ssa kunta osallistui vähintään osan kunnossapitotöiden suorittamiseen. Vuonna 1990 tehdyn tiekuntakyselyn mukaan vajaa neljännes kunnista osallistui yksityisteiden kunnossapitotöihin. Kuntien osuus kunnossapidossa rajoittuu usein kunnossapitoavustuksiin joko prosenttiosuuteena kp-kustannuksista tai kiinteään kilometrikorvaukseen /6/.



Kuva 8. Yksityisteiden kunnossapitäjä tutkituissa tiekunnissa (n=118 kpl).



Kunnossapidon rahoitus yleisillä tiellä

*Yleisten teiden* kunnossapidon kustannuksista vastaa pääosin valtio. Kunnat ottavat lakisääteisesti osaa paikallisteiden kustannuksiin. Yleisten teiden pidon kustannusten jakoa koskevat säädökset sisältyvät TieL:iin. Paikallisteiden kunnossapidosta kunnat suorittavat korvausta TieL 87 §:n mukaisesti 10 - 37 % kantokykyluokkansa mukaisesti (taulukko 2). Kunnalla on sen ollessa tienpitäjänä oikeus saada korvausta paikallistien kunnossapitokustannuksista. Korvaukseksi suoritetaan se määrä, joka valtion ollessa tienpitäjänä jäisi valtion vastattavaksi kantokykyluokituksen perusteella.

Vuonna 1991 paikallisteiden kunnossapitokustannukset olivat yhteensä 438,6 Mmk. Kunnat maksoivat samana vuonna paikallisteiden kunnossapitokorvauksia yhteensä noin 70 Mmk eli n. 16 % kunnossapitokustannuksista.

Vähäliikenteisten paikallisteiden kunnossapitokustannukset ovat noin 82 - 117 Mmk riippuen siitä käytetäänkö kunnossapitokustannuksina tiepiirien arvioita vai III-hoitoluokan sorateiden kunnossapitokustannuksia. Kuntien osuus kunnossapitokustannuksista vähäliikenteisillä paikallisteilla on n. 12 - 18 Mmk. Liitteessä neljä on esitetty kuntien maksamat paikallistiekorvausten määrät tiepiireittäin.

*Taulukko 2. Kantokykyluokituksen mukainen kuntien kunnossapitokustannusten korvausosuus ja lukumääräinen jakautuminen luokkiin.*

kantokykyluokka	korvaus kp-kust. (5)	kuntia (kpl)
1	10	148
2	13	89
3	16	58
4	19	57
5	22	35
6	25	24
7	28	15
8	31	8
9	24	3
10	37	2
	painollinen ka. 15,6	kuntia yht. 439

Kunnossapidon rahoitus yksityisteillä

Tienpidon kustannukset aiheutuvat yksityisteiden tekemisestä ja kunnossapidosta. Kunnossapitokustannuksista vastaa ensisijaisesti tienpitäjä. Jotta tienpidon aiheuttama kustannusvastuu ei kasvaisi kohtuuttomaksi yksityisillä teillä verrattuna yleisten teiden varsilla asuviin henkilöihin, on näitä teitä varten luotu valtionavustusjärjestelmä ja kuntien omia sisäisiä avustusjärjestelmiä.

Valtio ja kunnat myöntävät tukea yksityisteiden kunnossapitoon. Yksityisten teiden kunnossapitokustannukset jakaantuvat siten valtion, kuntien ja kiinteistön omistajien kesken. Yksityisteiden kunnossapitoon on mahdollista saada valtion avustusta yksityistielain perusteella sekä kunnan avustusta yksityistielain ja kunnallislain perusteella.

Vuonna 1991 yksityisteiden kunnossapitokustannusten kokonaissumma valtionapua saavien teiden osalta oli 234 Mmk, josta valtion osuus oli 54 %. Kuntien avustukset vuonna 1986 olivat valtionapua saavien yksityisteiden arvioitujen kokonaiskustannusten osalta noin 44 %. Vuoden 1991 tilanteessa se vastaisi n. 103 Mmk. Pelkästään kunnan avustuksia saavia teitä oli vuonna 1986 27.150 km, joiden hoitokustannukset olisivat nykyrahassa noin 100 Mmk vuoden 1986 tietojen perusteella. Kunnat avustivat näitä teitä noin 58 Mmk:lla. Avustusten ulkopuolella olevien teiden kunnossapitokustannukset ovat vuonna 1991 arviolta n. 88 Mmk. Yksityisteiden kunnossapitoon käytetään vuosittain arviolta 422 Mmk (lähde: Tienpitojärjestelmän tarkistamisselvitys 1986).

Maa- ja metsätalousteille ei yleensä myönnetä valtion kunnossapitoavustusta, jos metsätietä käytetään pelkästään tieosakkaiden metsätalouden edellyttämiin kuljetuksiin. Metsäteillä on kuitenkin mahdollisuus saada valtion varoista kunnossapitoavustusta, jos

- tietä koskevien asioiden hoitamista varten on perustettu tiekunta ja
- tiellä on paikkakunnalle huomattava taloudellinen merkitys.

Maa- ja metsätalousteita avustetaan valtion toimesta maatilalain ja metsänparannuslain mukaisilla tuilla, jotka kohdistuvat rakentamiseen ja perusparannuksiin. Maatalousteiden osalta tämä avustus on lopetettu vuonna 1992 asettamalla hakukielto voimaan joulukuussa 1991. Vielä vuonna 1991 ko. avustusta annettiin 2,5 Mmk yhteensä 236 hakijalle. Avustusta saaneiden teiden kilometrimäärä oli 136 km. Enimmillään avustusta annettiin vuonna 1985 yhteensä 12 Mmk kaikkiaan 590 kilometrille maatalousteita. Liitteessä neljä on esitetty metsätalousteiden saamien maatilalain mukaisten avustusten kehitys vuosina 1980 - 1992.

#### Valtion avustus

Valtio avustaa yksityistielain mukaan yksityisten teiden kunnossapitoa. Jotta tietä voitaisiin avustaa, sen varrella tulee olla pysyvää asutusta ja sen on oltava vähintään yhden kilometrin pituinen. Avustusta voidaan myöntää lyhyemmällekin pääsytielle esim. syrjäisen asutuksen pääsytielle erityisen painavista syistä (YksTieL 13 §).

Kunnossapitoavustus jaetaan voimassa olevan lain mukaan perusavustukseen ja lisäavustukseen. Perusavustuksen suuruus vaihtelee 40 - 50 % kunnossapitokustannuksista. Lisäavustuksen suuruus riippuu tieosakkaiden liikenteestä, varallisuusasemasta, tien kunnossapitokustannuksista ja tien vaikutusalueella pysyvästi asuvaa tieosakasta kohti lasketusta tiepituudesta. Enimmillään valtion kunnossapitoavustuksen suuruus on 80 % kunnossapitokustannuksista.

Yksityisteiden (poikkeuksena lauttapaikat, purettavat sillat ja talvitiet) valtionavustuskäytäntö on tällä hetkellä seuraava:

1. Tien kunnossapitotarve määritetään yksityisten teiden kunnossapitoluokituksen perusteella.
2. Tiepiiri laatii kustannusarvioehdotuksen, johon tiekunta voi esittää muutoksia.
3. Kustannusarvio perustuu määrästandardeihin ja laskennallisiin kustannuksiin.
4. Tiepiiri maksaa valtionavustuksen vahvistetun avustusprosentin mukaisesti hyväksytyn kustannusarvion perusteella.

Koska kustannusarviot perustuvat standardien mukaisiin työmääriin ja paikakunnan yleiseen hinta- ja palkkatasoon, tarvitaan järjestelmä, jolla kustannustason pysymistä kohtuullisena voidaan seurata. Yksityistieasetuksen 33 §:ssä tiepiirit veloitetaan seuraamaan kunnossapidon materiaali- ja työmääriä *tarkkailutiejärjestelmällä*.

Yksityistielain mukainen valtion kunnossapitoavustus on lakisääteinen avustus, joka on myönnettävä hakemuksesta kaikille säädetty edellytykset täyttävälle teille. Liitteessä 7 on esitetty yksityisteiden valtionavustuksen hakemista ja maksamismenettelyt vuosittain.

Tämän työn yhteydessä on esillä seuraavia vaihtoehtoisia pientieverkkoa koskevia valtionavustusjärjestelmiä. Niitä käsitellään tarkemmin kappaleessa viisi.

1. Nykyinen järjestelmä. Yksityisteiden avustukset annetaan suoraan tiekunnille. Valvonnan hoitaa tiepiiri.
2. Annetaan valtionavustusjärjestelmä kokonaan kuntien hoitettaviksi. Valtionavustus sisällytetään kunnan yleiseen valti-onosuuteen. Kunta huolehtii harkintansa mukaan tiekuntien avustamisesta ja käytännön valvomisesta.
3. Veloitetaan kunnat ottamaan hoitoonsa kaikki valtionavustusta saavat yksityistiet nykyistä YksTieA 42 § vastaavasti. Valtio vastaa paikallisteistä.
4. Yksityisteiden avustukset annetaan suoraan tiekunnille. Valvonnan hoitaa tiepiiri. Kunta vastaa vähäliikenteisten paikallisteiden kunnossapidosta.
5. Muutetaan yksityisteiden valtionavustus laskennalliseksi. Avustuksen suuruus määräytyy koko maan keskimääräisten kilometrikustannusten perusteella.

### Kunnan avustukset

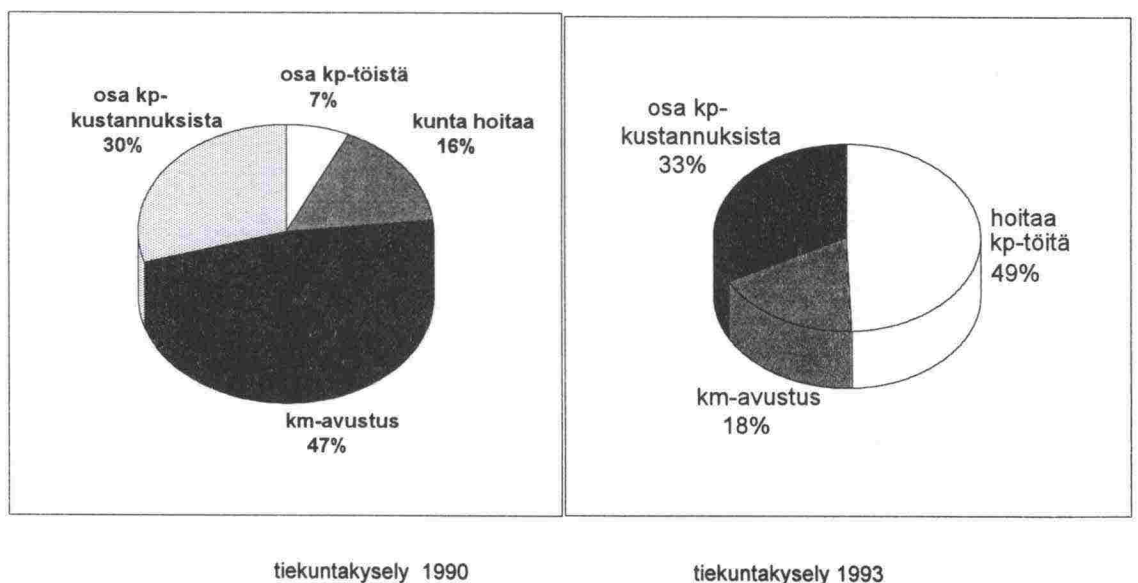
Kunnat voivat avustaa yksityisteiden kunnossapitoa melko vapaasti. Kunnan yksityisteiden kunnossapitoavustukset todetaan YksTieL:n 95 §:ssä. Kuntien kunnossapitoavustus voi tapahtua rahallisena tukena tai luontaisuuksuksina, kuten ilmaisina teiden talviaurauksina. Kuntien käytäntö kunnossapitoavustuksen suuruuden ja kunnan suorittamien töiden suhteen vaihtelee suuresti. Suomen kunnallisliiton vuonna 1988 valmistuneessa tienpitokyselyssä kartoitettiin kuntien käyttämiä yksityisteiden avustusjärjestelmiä. Kunnallisliiton kyselyyn vastasi 69 % liiton jäsenkunnista.



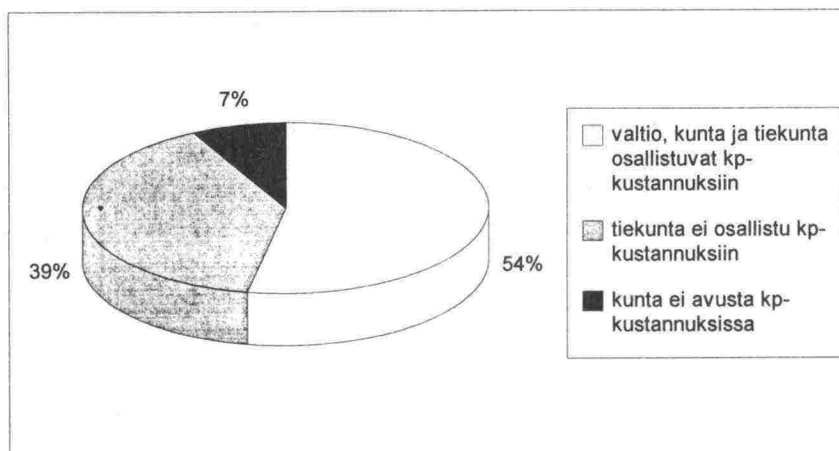
Kuntien rahalliset avustukset määräytyvät joko prosentteina kunnossapitokustannuksista, kiinteinä kilometriavustuksina tai niiden erilaisina variaatioina. Kunnossapidon avustusjärjestelmistä selvästi yleisin vastanneissa kunnissa oli pelkästään rahallisten avustuksien antaminen. Kunnista 76,3 % antoi vain rahallisia avustuksia. Yleisin rahallisten avustusten määräytymisperuste oli kilometrihintana. Kunnossapitotöinä sekä rahallisena avustuksina apua antoi 19,6 % kunnista. Tekemällä kunnossapitotyöt joko osittain tai kokonaan ilman muuta rahallista avustusta tuki tiekuntia 10 % kunnista /6/.

Kunnallisliiton kyselyyn vastanneista kunnista kaikki avustivat yksityisiä teitä jossain muodossa. Kyselyvastausten perusteella kuntien antamaksi yksityisteiden kunnossapidon avustussummaksi arvioitiin 145 Mmk. Avustusperusteet yksityisteille vaihtelevat suuresti kunnasta riippuen. Osassa kunnista on ehdoton tiekuntavaatimus. Samoin edellytetään tien varressa olevan pysyvää asutusta. Toisaalta osassa kunnissa yksityisiä tietä avustetaan pelkästään tien liikenteellisen merkityksen perusteella. Pysyvän asutuksen raja vaihtelee 1 - 2 talouteen. Tiepituudelle asetettava pituusvaatimus vaihtelee 0 - 500 metriin.

Yksityistielain valtionavustusjärjestelmän kehittämistyöryhmän toimesta vuonna 1990 tehdyssä kyselyssä, johon vastasi 773 tiekuntaa, pääosassa kuntien osallistuminen rajoittui pelkästään rahallisiin avustuksiin joko kiinteään kilometrimaksuun tai prosenttiosuuteen kunnossapitokustannuksista. Tämän työn yhteydessä tehtyyn kyselyyn vastanneista kunnista pääosassa kunta osallistuu ainakin osaan kunnossapitotöistä. Tie kuntien vastauksien mukaan 7 %:ssa tiekunnista kunta ei avustanut kunnossapitoa ja 39 %:ssa tiekunta ei osallistunut yksityisteiden kunnossapitokustannuksiin.



Kuva 9. Kuntien osallistuminen valtionapua saavien yksityisteiden kunnossapitoon



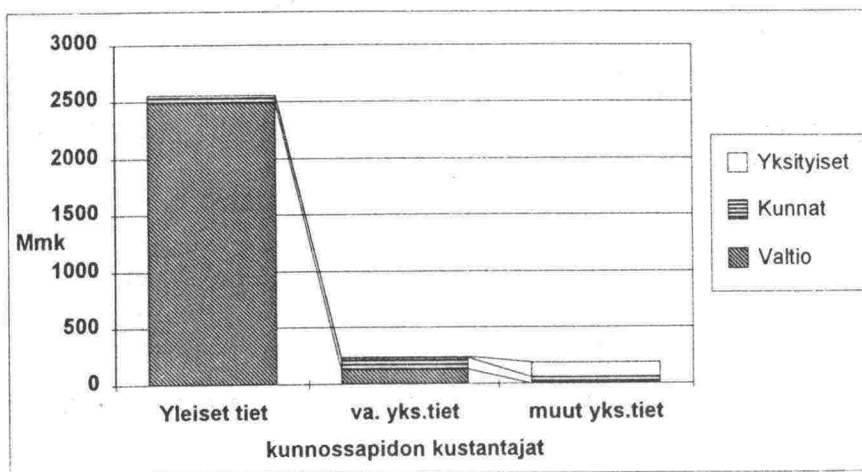
Kuva 10. Yksityisteiden kunnossapidon rahoitus tutkituissa tiekunnissa

### Tieosakkaiden rahoitus

Niiltä osin kuin valtio tai kunta eivät avusta yksityisen tien kunnossapitoa erotuksen maksavat tiekunta tai tieosakkaat tieyksiköiden mukaisessa suhteessa. Tieosakkaiden omavastuu vaihtelee 0 - 30 % valtionapua saavien yksityisteiden kunnossapitokustannuksista. Valtionapua saavien yksityisteiden omavastuu on pieni, joten suurta osaa yksityisteistä pidetään yllä yhteiskunnan varoin /6/.

Metsäteillä, joita käytetään yksinomaan metsätalouden edellyttämiin tarkoituksiin voidaan kerätä kunnossapitoa varten tarvittavat varat, ei tieyksiköiden, vaan tapahtuneiden kuljetusten perusteella suoritettavina kuljetusmaksuina niiltä, jotka ovat käyttäneet tietä kuljetustarkoituksiin.

Yksityisteiden rahoitus on parhaiten järjestyksessä YksTieL 93 §:n mukaisilla teillä. Näin ollen on luonnollista, että myös kunnossapito on parhaiten hoidettu kyseisillä teillä. Myös kunnat avustavat määrällisesti eniten niitä teitä, jotka saavat valtion avustusta.



Kuva 11. Tieverkon kunnossapitokustannusten jakautuminen valtiolle, kunnille ja yksityisille. Yleisten teiden kunnossapitokustannukset sisältävät hoidon kunnostuksen, rakenteen parantamisen ja yleis- ja yhteiskustannukset.



## 2.5 Pientieverkkoa koskevan lainsäädännön kehitys

Vuoden 1734 lain mukaan talojen oli rakennettava ja hoidettava maalla yleisluontoisia siltoja ja teitä verolukunsa eli manttaalinsa perusteella. Kaupunkien alueella vastaava huolenpito kuului kaupungille. Aikaisemmin vanhat Maalait sisälsivät periaatteiltaan samansuuntaisia määräyksiä teiden kunnossapito- ja rakentamisrasituksista.

Vuonna 1883 annetussa *teiden ja siltain tekemistä maalla* koskevassa asetuksessa täydennettiin kyläteiden rakentamista ja kunnossapitoa koskevia määräyksiä. Kylätien tien osakkaana pidettiin tämän jälkeen paitsi talollista myös niitä maiden ja teollisuuslaitosten omistajia, joille tie tuotti hyötyä.

Tiejärjestelmämme alkoi hahmottua vuoden 1918 *Tielaila*, jolloin valtio otti maaseudun maantiet vastattavakseen. Osa maanteistä jäi ilman selvää kunnossapitajaa ja vuoden 1927 uudistuksessa valtio otti kaikki maantiet ylläpidettäväkseen. Paikallistiet muuttuivat kunnanteiksi ja tieosakkaiden hoitamiksi kyläteiksi.

Vuonna 1937 valtio alkoi ottaa osaa kunnan ja kyläteiden kustannuksiin säätämällä lain *kunnan- ja kyläteiden valtionavustuksista*. Kuntien erilaisten taloudellisten voimavarojen vuoksi vuonna 1954 luovuttiin kunnantiejärjestelmästä. Valtion hoidettavaksi määriteltiin yleiset tiet, johon sisältyivät maantiet ja paikallistiet. Valtaosa kunnan- ja kyläteistä muutettiin maanteiksi ja paikallisteiksi.

Laki yksityisistä teistä nykyisessä muodossaan annettiin 15.6.1962 ja se tuli voimaan 1963. Asetus yksityisistä teistä annettiin 28.12.1968 ja se astui voimaan samana päivänä. Molempia, asetusta ja lakia, on sen jälkeen muutettu. Yksityistielaila yksityisiksi teiksi määriteltiin ne kunnan- ja kylätiet, joita ei vuoden 1954 lain seurauksena muutettu maanteiksi eikä paikallisteiksi. Samalla kunnat velvoitettiin osallistumaan paikallisteiden tienpitokustannuksiin kantokyläluokkansa mukaisesti /7, 27/

Uusin YksTieL:a koskeva lakiehdotus on tehty Liikenneministeriön asettaman liikenneministeriön yksityistieryhmän toimesta 30.9.1992 ja sen on suunniteltu astuvan voimaa vuonna 1995.

Sisällöltään tärkeimmät työryhmän ehdotukset ovat seuraavia /10/:

1. Avustusta ei annettaisi enää pelkästään maa- ja metsätalousskäytössä oleville tai pelkästään vapaa-ajan asuntoihin johtaville tien osille eikä myöskään rakennus- tai asemakaava-alueilla oleville teille tai tien osille
2. Kunnossapitoavustusten määräytymisperusteet muutettaisiin laskennallisiksi. Tien avustus perustuisi koko maan keskimääräisten kilometrikustannusten perusteella laskettuihin kunnossapitokustannuksiin. Kunnossapitokustannuksista vähennettäisiin omavastuuosuus ja valtio maksaisi 3/4 jäljelle jäävistä kustannuksista.



Toteutuessaan lakiehdotus vaikuttaisi vaihtelevasti maan eri osissa. Suurimmat negatiiviset vaikutukset tieosakkaiden kannalta ehdotuksella olisivat mm. rannikkoalueiden tiekunnille, joissa on paljon pysyviä talouksia tiekilometriä kohden ja loma-asutuksen osuus on suuri.

Pientieverkkoa koskeva *Maantielakiehdotus*, joka korvaisi vuonna 1954 säädetyn lain yleisistä teistä, on tällä hetkellä lausuntokierroksella. Maantielain mukaan paikallistieluokka lakkautettaisiin ja samalla poistuisivat kuntien maksamat paikallistiekorvaukset. Lakiehdotuksen tavoitteena on mm. tienpito ja kustannusvastuun jakaminen nykyistä tarkoituksenmukaisemmin valtion, kuntien ja maanomistajien kesken sekä tienpitoon liittyvien monimutkaisten hallintomenettelyjen yksinkertaistaminen.

## 2.6 Pientieverkot ulkomaille

Suomen vähäliikenteisä paikallisteitä vastaa kansainvälisesti lähinnä määritelmä *rural roads*, joka tarkoittaa maaseutu- tai haja-asutusalueita. Yleensä rural road käsitteellä tarkoitettut tiet ovat ulkomaille valtion viranomaisten kunnossapidossa. Näiden teiden keskimääräisenä vuorokausiliikenteen rajana pidetään usein 100 ajon./vrk.

Vähäliikenteiset tiet muodostavat prosentuaalisesti pääosan maailman kaikista tiestökilometreistä. Ne muodostavat välttämättömän ja tärkeän linkin kuljetusketjussa, joka välittää maatalouden, metsäteollisuuden ja kaivosteollisuuden tuotteita markkinoille. Huolimatta tärkeydestään teiden suunnitteluhjelmissa ja tukimuksissa vähäliikenteiset tiet ovat saaneet vain vähän huomiota. Esimerkiksi Afrikassa vähäliikenteisiksi luokiteltuja teitä on n. 600.000 km pelkästään Saharan eteläpuoleisella alueella. Näiden teiden kunnossapito vaatisi vuosittain 50 mrd. mk. Kunnossapidon tehottomuuden tai rahan puutteen vuoksi ko. teistä 55 % on huonossa, 30 % kohtalaisessa ja vain 15 % hyvässä tai tyydyttävässä kunnossa. Heikosta taloudellisesta tilanteesta huolimatta useat Afrikan maat etsivät keinoja rahoittaa ko. teiden kunnossapitoa /4,5,8/.

Pohjoismaissa ja erityisesti Ruotsissa sekä Suomessa pientieverkon ja siihen kuuluvien yksityisteiden asema on suhteellisen hyvä verrattuna muihin maihin. Yksityisteitä koskevat lait on säädetty Ruotsissa 1939, Tanskassa 1865 ja Suomessa 1962.

Ruotsissa yleiset tiet jaetaan pääteihin ja läänin teihin. Yleisten teiden tienpidosta vastaa pääasiassa valtio ja pieneltä osin kunta ns. kunnanteillä. Valtio avustaa tienpitäjäkuntia kunnanteiden kunnossapidossa. Ruotsissa on 72.000 km valtionapua saavia yksityisteitä, joita ylläpitää 22.000 tienpitäjää. Vuonna 1987 ko. yksityisteiden avustussumma oli 359 Mkr. Vastaava kunnossapidon avustussumma vuonna 1987 Suomessa oli n. 97 Mmk 55.600 kilometrille yksityisteitä. Ruotsin yksityisteiden avustusjärjestelmä on samankaltainen Suomen avustusjärjestelmään verrattuna. Avustusprosentti Ruotsissa vaihtelee tien merkityksestä riippuen 40 - 80 % kunnossapitokustannuksista. Avustusprosentit ovat seuraavat:

- (A) Maaseudun kiinteän asutuksen pisto- ja rengasteillä 70 %.

- (B) Asutusalueella olevalla pysyvän asutuksen tiellä, jolla on muutakin kuin paikallista merkitystä 40 %.
- (C) Läpikulkutiellä, jolla muiden aiheuttama liikenne on runsasta (väh. 25 ajon/vrk) 80 %.
- (D) Tiellä, joka on vilkaassa vapaa-ajan käytössä, mutta jonka varrella ei ole kiinteää asutusta 50 %.
- (E) Kokoojatienä toimivalle yksityistiellä, jonka varrella vähintään 25 vapaa-ajan asuntoa 50 %.
- (F) Elinkeinoelämän käyttämälle tielle, jonka ajoneuvomäärä on suurempi kuin 25 vuorokaudessa 70 %.

Ruotsin tielaitos pyrkii toimintapolitiikkansa mukaan tarjoamaan tienpitopalveluja valtionavusteisille teille resurssiensa puitteissa ja kehittämään neuvontaa ja opastusta tienpidossa ja avustusten haussa /12, 26/.

*Norjassa* yleiset tiet jaetaan maanteihin, lääninteihin ja kunnanteihin. Näistä Suomen paikallisteitä vastaavat lähinnä läänintiet ja taajama-alueiden teitä kunnan tiet. Norjassa yksityisteiden merkitys asutuksen pääsyteinä on vähäinen. Vuonna 1986 toteutetun uuden tienpidon läänin ja kuntien valtionavustusjärjestelmän mukaan valtio antaa läänien tienpitoon avustuksen, joka jakautuu tienpitoon ja paikallisen reittiliikenteen tukemiseen. Valtionavustuksen osuus lääninteiden tienpidosta on n. 60 %. Kuntien taajamatiet ja yksityistiet eivät saa valtion avustusta. Uuden avustusjärjestelmän käyttöönoton yhteydessä 1986 muutettiin osa lääninteistä kunnan teiksi. Kunnanteiksi muutettavien lääninteiden määrä oli 17 % kaikista lääninteistä eli yhteensä 5.400 km /18/.

*Keski-Lännessä Yhdysvalloissa*, jossa osavaltion tielaitos vastaa yleisten teiden kunnossapidosta, maaseututeiden kunnossapidossa ja rahoituksessa on törmätty samoihin ongelmiin kuin Suomessa. Liittovaltion ja osavaltioiden mahdollisuudet avustaa ko. teiden kunnossapitoa ovat vähentyneet. Toisaalta maaseutuelinkeinojen kehittymisen myötä sekä koneiden, traktoreiden ja kuorma-autojen painojen kasvaessa liikenteen aiheuttamat raskaudet ja liikennemäärät teillä ovat kasvaneet. Tämän seurauksena kuntotaso osalla maaseututeistä on laskenut. Toimintavaihtoehtoina kunnossapidon laadun laskun estämiseksi esille ovat nousseet kunnossapidettävien teiden määrän lasku, avustusten lisääminen, kunnossapidon ja hallinnon tehokkuuden lisääminen, vapaaehtoistyön lisääminen tai palvelutason lasku. Huonoin vaihtoehto ylläolevista on palvelutason lasku kaikilla maaseututeillä. Toisaalta rahoituksen lisääminen liitto- ja osavaltion toimesta ei ole ollut mahdollista. Vapaaehtoistoiminnan lisääminen on rajoitettua ja yksityisten henkilöiden avun käyttö edellyttäisi koulutusta. Lisäksi vapaaehtoistyöntekijöiden käyttöön valtion viranomaisien hoidossa olevilla teillä liittyy onnettomuuden sattuessa taloudellinen riski korvauksien muodossa. Ratkaisuna ongelmiin Keski-Lännessä on nähty osaksi kunnossapidettävien teiden määrän lasku, kunnossapitotoimenpiteiden vähentäminen harvaan



liikennöidyillä maaseututeilla sekä kunnossapitotoimenpiteiden ja hallinnon tehostaminen /3/.

### 3 TUTKIMUKSEN SUORITTAMINEN

#### 3.1 Tutkimusalueen valinta ja kattavuus

Työn tavoitteissa esitettyihin kysymyksiin pyrittiin löytämään vastauksia kyselyillä ja haastatteluilla, joiden kohteiksi valittiin neljä tiepiiriä, kaksi maakuntakonttoria, 22 tiemestaripiiriä, 25 kuntaa ja 152 tiekuntaa. Kunnat valittiin tutkittavien tiepiirien alueelta ja jokaisesta kunnasta valittiin satunnaisesti 6 - 11 tiekuntaa, joiden puheenjohtajille lähetettiin kyselylomake. Kuntien otos on n. 6 % kaikista Suomen kunnista. Tutkittavien tiekuntien prosentuaalinen otos jää noin promilleen kaikista tiekunnista.

Kunkin kohderyhmän kyselylomake oli hieman erilainen jotta niiden asiantuntemusta omalla alallaan voitiin paremmin hyödyntää. Kyselylomakkeet lähetettiin kussakin kohderyhmässä niille henkilöille, jotka ovat vastuussa pientiestön tai yksityistieiden kunnossapidosta, suunnittelusta tai hallinnosta. Kyselylomakkeiden lisäksi yksityistieasioita hoitavia henkilöitä käytiin haastattelemassa huhtikuussa 1993 kolmen viikon aikana kaikissa tutkituissa tiepiireissä ja 19:ssä kunnassa 25:sta.

Kysely lähetettiin Hämeen, Keski-Suomen, Vaasan ja Oulun tiepiireille. Oulun tiepiirin alueella kysely lähetettiin myös Kajaanin ja Ylivieskan maakuntakonttoreiden edustajille. Tilastotietojen käsittelyn helpottamiseksi on maakuntakonttoreita työn yhteydessä käsitelty vanhoilla nimillään Kainuun ja Keski-Pohjanmaan tiepiireinä. Tiepiirien ja maakuntakonttoreiden vastaus-prosentti oli 100 %. Kaikkiin kysymyksiin, esimerkiksi tilastotietoihin, ei kuitenkaan saatu vastauksia. Kuntien vastausprosentti kyselylomakkeisiin oli 84 % ja tiekuntien 76 %. Vastaukset kyselylomakkeisiin saatiin myös 8:lta Oulun tiepiirin ja 14:ta Hämeen tiepiirin tiemestaripiiriltä. Taulukossa 3 on lueteltu tutkittavat kunnat tiepiireittäin ja taulukossa 4 on luettelo kyselyihin vastanneista tiemestaripiireistä.

Aineistoa ja tilastotietoja paikallisteiden kunnossapitokustannusten osalta saatiin vähän, koska kunnossapitokustannuksia seurataan vain kunnossapitoluokittain ei esim. paikallisteittain. Yksityistierekisteriä koskevat tiedot ovat pääosin vuodelta 1990. Yksityistierekisterin tietoja ei ole kerätty vuoden 1990 jälkeen. Kyselylomakkeiden vastaukset olivat vaillinaisia tilastotietojen ja kustannusvaikutusarvioita koskevissa kysymyksissä.



Taulukko 3. Tutkimukseen osallistuneet kunnat tiepiireittäin.

tiepiirit	kunnat
Häme	Orivesi, Kangasala, Lempäälä, Pirkkala, Ylöjärvi, Toijala ja Viiala
Keski-Suomi	Jämsänkoski, Laukaa ja Saarijärvi
Vaasa	Alavus, Jalasjärvi, Kauhava, Kokkola, Lapua ja Peräseinäjoki
Oulu	Pattijoki, Raahe, Siikajoki ja Vihanti
Ylivieskan maakuntakonttori (KP)	Haapajärvi, Oulainen ja Ylivieska
Kajaanin maakuntakonttori (Kn)	Kuhmo ja Suomussalmi

Taulukko 4. Luettelo kyselylomakkeisiin vastanneista tiemestaripiireistä.

tiepiirit	tiemestaripiirit
Oulun tiepiiri	Iin, Kempeleen, Kuusamon, Oulun, Piippolan, Pudasjärven, Rantsilan ja Taivalkosken tiemestaripiirit
Hämeen tiepiiri	Forssan, Hämeenlinnan, Hämeenkyrön, Hämeen, Kurun, Lahden, Lammin, Parkanon, Padasjoen, Pirkkalan, Oriveden, Riihimäen, Urjalan ja Virtain tiemestaripiirit

### 3.2 Tutkimuksessa mukana olevat kunnat ja tiekunnat

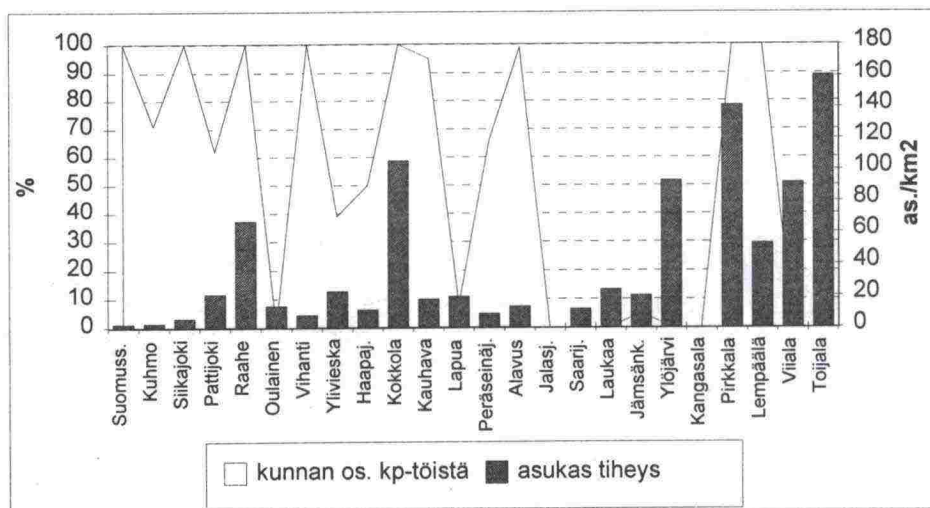
Suurin osa tutkimukseen osallistuneista kunnista 14 kappaletta sijaitsivat Oulun ja Hämeen lääneissä. Kuntien kantokykyluokitus vaihteli I-VII:n kantokykyluokan välillä. Eniten kuntia oli I-III luokassa yhteensä 17 kappaletta. Taulukossa 5 on esitetty taustatietoja tutkimukseen osallistuneista kunnista.

Kuntien osallistuminen pientieverkon kunnossapitoon vaihtelee yksityisteiden osalta huomattavasti ollen 0 -100 % kunnossapitotöistä. Jokainen kunta avusti jollakin tavalla alueellaan olevia yksityisteitä. Valtionavustusten ulkopuolella olevien teiden avustuskriteerit eroavat avustussummien ja pituusvaatimusten osalta. Ehtona kunnan avustuksille on yleensä pysyvä asutus tiellä ja vähintään 100 metrin pituus. Liitteessä 5 on esitetty tutkittujen kuntien avustussummat ja -ehdot yksityisteille.

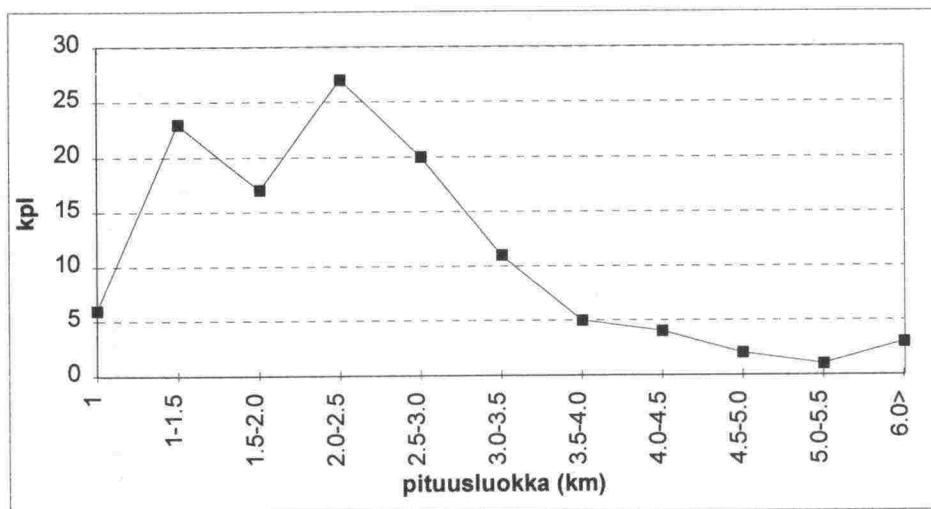
Kunnan osuus yksityisteiden kunnossapitotöiden hoitamisessa muuttuu siirtyäessä pohjoisesta etelään. Pohjois-Suomessa kunnat osallistuvat usein huomattavalla panoksella kunnossapitotöihin ja -kustannuksiin. Muutamia poikkeuksia lukuunottamatta kunnat hoitivat n. 50 -100 prosenttia valtion-apua saavien yksityisteiden kunnossapitotöistä (kuva 3 s.11). Vastaavasti Etelä-Suomessa kunnossapitotyöt ovat pääasiassa tiekuntien vastuulla ja kunta avustaa tienpitoa rahallisesti.

Pohjois-Suomen kuntien aktiivisuus on nähtävä osana harvaan asuttujen alueiden aluepolitiikkaa. Kuvassa 12 on tutkimukseen osallistuneiden kuntien osalta osuus kunnossapitotöiden suorittamisesta ja kunnan asukastiheys. Harvaan asutuissa kunnissa kunnan osuus kunnossapitotöissä on yleensä korkea.

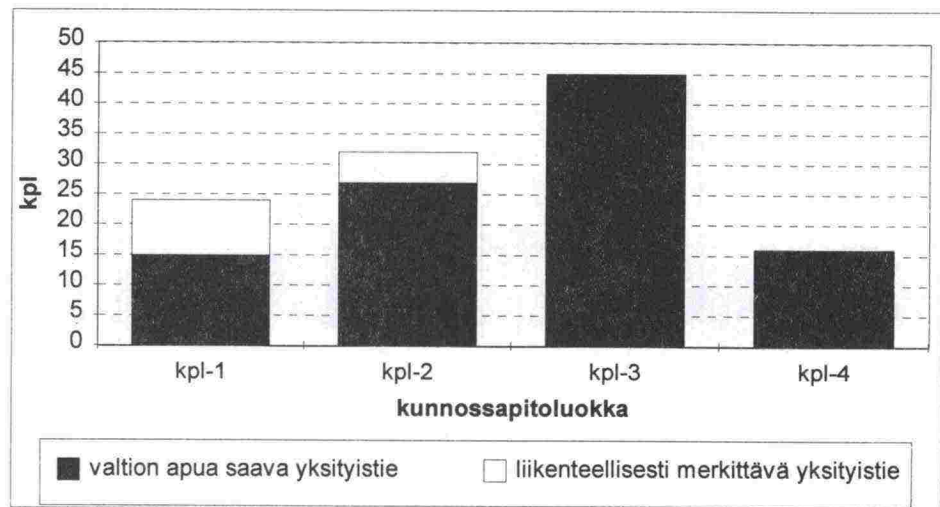
Tutkimukseen osallistuneista tiekunnista joka toinen hoiti vähintäinkin osan kunnossapitotöistä. Pääosa yksityisteistä oli pituudeltaan alle 3,0 kilometriä. Liikenteellisesti merkittäviä yksityisteitä oli vain kunnossapitoluokissa 1 ja 2.



Kuva 12. Kunnan prosenttiosuus kunnossapitotöissä valtionapua saavilla yksityisteillä ja asukastiheys tutkimukseen osallistuneissa kunnissa. Kunnat järjestyksessä pohjois-etelä-suunnassa.



Kuva 13. Tutkittujen tiekuntien yksityisteiden jakautuma pituusluokittain.



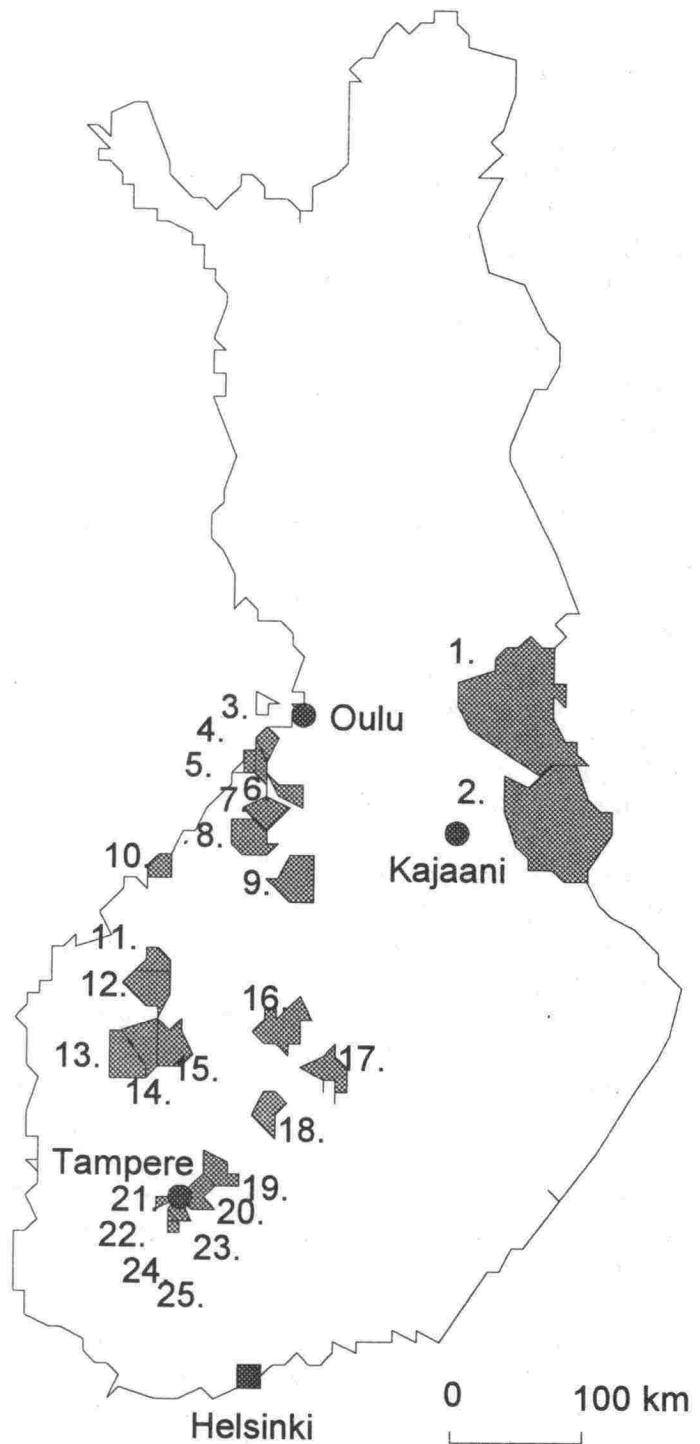
Kuva 14. Tutkittavien yksityisteiden jakautuminen kunnossapitoluokkiin. Liikenteellisesti merkittävät tiet ovat myös valtionapua saavia yksityisteitä.



Taulukko 5. Taustatietoja tutkittavista kunnista.

Kunnat	asuk- kaita (kpl)	maa pinta-ala (km <sup>2</sup> )	asukas tiheys (as./km <sup>2</sup> )	kantokylä- luokka (I-X)	valtionapua saavat yksityistiet			kunnan os. kp-töistä (%)	vain kunnan av. saavat tiet		
					(km)	(kpl)	1 000 mk		(km)	(kpl)	avustus 1 000 mk
Suomussalmi	12509	5277	2.37	I	580	129	1326	100	265	906	550
Kuhmo	12673	4821	2.63	I	511	130	780	71	205	368	407
Siikajoki	1516	264.7	5.73	I	16	7	0	100	7	13	0
Pattijoki	5481	260	21.08	III	50	23	222	62	109	65	94
Raahe	18310	272.9	67.09	IV	42	17	408*	100	-	-	408*
Oulainen	8313	602	13.81	I	134	45	81	0	64	17	18
Vihanti	3885	481	8.08	I	98	33	177	100	48.7	65	51
Ylivieska	13060	565.97	23.08	III	183	42	200	39	153	98	70
Haapajarvi	8528	763	11.18	I	124	49	367*	50	316	55	367*
Kokkola	34641	327.6	105.74	V	88	29	-	100	-	-	35
Kauhava	8653	482.8	17.92	II	139	-	-	100	-	-	-
Lapua	14576	742.7	19.63	II	238	82	1375	8	61	101	-
Peräseinäjoki	4100	459.1	8.93	I	48	139	330	66	86	57	73.5
Alavus	10595	791	13.39	II	349.9	96	740	99	107.05	107	115
Jalasjärvi	-	-	-	II	362	114	361	0	100	50	56
Saarijärvi	10474	897	11.68	IV	873	119	888	0	63	38	725
Laukaa	15740	652.2	24.13	III	286	87	288	0	61	41	124
Jämsänkoski	8088	400.7	20.18	I	146	28	152	5	28.7	14	58
Ylöjärvi	18432	198	93.09	VI	140	53	220*	0	52	44	220*
Kangasala	-	-	-	VI	-	-	-	0	-	-	-
Pirkkala	11441	81	141.25	VII	49	19	*	100	13	16	*
Lempäälä	14441	272.87	52.92	V	124	38	590*	100	29	38	590*
Viala	5226	57.01	91.67	III	-	-	-	0	-	-	-
Toijala	8163	50.88	160.44	IV	-	-	-	0	-	-	-

1. Suomussalmi
2. Kuhmo
3. Siikajoki
4. Pattijoki
5. Raahе
6. Vihanti
7. Oulainen
8. Ylivieska
9. Haapajärvi
10. Kokkola
11. Kauhava
12. Lapua
13. Jalasjärvi
14. Peräseinäjoki
15. Alavus
16. Saarijärvi
17. Laukaa
18. Jämsänkoski
19. Orivesi
20. Kangasala
21. Ylöjärvi
22. Pirkkala
23. Lempäälä
24. Viiala
25. Toijala



Kuva 15. Tutkimukseen osallistuneiden kuntien sijainti.



## 4 KUNNOSSAPITOKUSTANNUSTEN VÄHENTÄMINEN

### 4.1 Yleistä

Taloudellisen tilanteen huonontuessa sekä valtio että kunnat pyrkivät vähentämään pientieverkon kunnossapidosta itselleen aiheutuvia kustannuksia. Kustannusten pienentämistarpeen vuoksi esille ovat nousseet vaihtoehtoiset kunnossapitomallit pientieverkon hoidossa. Lähtökohtana on ollut tienpito- ja kustannusvastuun kohdentaminen niille tienpitäjille, joille se tien liikenteellisen merkityksen ja paikallisten olosuhteittensa perusteella luontevasti kuuluisi. Tielaitokselle ongelman muodostavat haja-asutusalueella olevat yleiset tiet, joilla ei enää voida katsoa olevan merkitystä yleisen liikenteen kannalta. Vastaavasti kunnissa on yksityisiä teitä, joiden merkityksensä takia tulisi olla yleisiä teitä /7/.

Liikenneministeriö on lähettänyt lausunnolle ehdotuksen *maantielaiksi*. Maantielain pääperiaatteena on nimensä mukaisesti lakkauttaa hallinnollisen luokituksen mukainen paikallistieluokka, siten että liikenteellisesti tärkeimmät tiet tai niiden osat muutetaan maanteiksi ja vähäliikenteiset paikallistiet siirretään yksityisteiksi. Yksityisiksi siirtyviä teitä on arviolta n. 8.500 km. Ko. teillä ei ole suurta liikenteellistä merkitystä. Samalla sekä yleisinä teinä lakkautettavilta että maanteiksi muuttuvilta paikallisteiltä poistuvat kuntien maksamat paikallistiekorvaukset. Vuonna 1991 kunnat maksoivat paikallisteiden kunnossapitokorvauksia yhteensä n. 70 Mmk.

Kunnilla on ollut merkittävä osa myös pientieverkon kunnossapitokustannuksista. Talouden kiristyessä eräät kunnat ovat pyrkineet enenevässä määrin siirtämään yksityisteiden kunnossapidosta aiheutuvia kustannuksia ja töitä takaisin tiekunnille. Näin on toimittu erityisesti niissä kunnissa, joissa kunta on huolehtinut lähes kokonaan valtionapua saavien yksityisteiden kunnossapitokustannuksista ja -töistä. Tie kuntien kannalta niissä kunnissa, joissa kunta on huolehtinut jo 15 - 20 vuotta yksityisteiden kunnossapidosta, kuntien päätökset kunnossapidon lopettamisesta tuntuvat rajuilta toimenpiteiltä.

Koska pientieverkon kunnossapidossa ja sen rahoittamisessa on tulevaisuudessa tapahtumassa merkittäviä muutoksia, katsottiin aiheelliseksi tiedustella päivittäin yksityistieasioissa työskenteleviltä henkilöiltä miten pientieverkon kunnossapitoa voitaisiin kehittää. Tiepiireille, kunnille ja tiekunnille lähetetyillä kysymyksillä haluttiin tiedustella vastaajilta kehitysnäkymiä mm. siitä kenen olisi mielekästä vastata pientieverkon kunnossapidosta ja miten voitaisiin parhaiten vähentää pientieverkon kunnossapitokustannuksia. Pientieverkon kunnossapidon eri vaihtoehtoina esitettiin seuraavat:

1. Tie kunta tai tieosakkaat hoitavat itsenäisesti yksityisteiden kunnossapidon. Tiemestaripiirit vastaavat paikallisteistä.
2. Kunta hoitaa tiekunnan kanssa tehdyn sopimuksen perusteella yksityisteiden kunnossapidon osittain tai kokonaan, joko omalla tai vuokraamallaan kalustolla. Tiemestaripiirit vastaavat paikallisteistä.



3. Tiemestaripiiri hoitaa liikenteellisesti merkittävien yksityisteiden kunnossapidon joko osittain tai kokonaan.
4. Alueurakointi. Yksityinen urakoitsija hoitaa alueella laajempaa tieverkon osaa johon kuuluu yleisiä ja yksityisiä teitä.
5. Tiekunnat muodostavat tienpitoyhtymiä. Toisiaan lähellä olevat tiekunnat antavat teidensä tienpidon jonkun kalustoa omistavan yrittäjän tehtäväksi tai jokin tiekunnista huolehtii tieyhtymän teistä kalustollaan. Tiemestaripiiri vastaa paikallisteistä.
6. Perustetaan vähäliikenteisille paikallisteille tiekunnat ja siirretään ko. tiet tiekuntien/kuntien kunnossapidettäväksi. Kunta voi tehdä kunnossapitotyöt joko omalla kalustollaan, vuokrata kaluston yksityiseltä yrittäjältä tai ostaa kunnossapitotöitä tiemestaripiireiltä.
7. Jotenkin muuten

Kunnossapitokustannusten säästövaihtoehtoina esitettiin kysymyksissä seuraavat:

1. Kehitetään kunnan palveluita. Kunta organisoii kunnossapitoa tilaamalla ja järjestämällä urakoita pientieverkolla tai myymällä omia kunnossapitopalveluitaan.
2. Kehitetään ja myydään tiepiirin palveluita. Tiemestaripiirit vuokraavat koneita ja materiaaleja kunnille ja tiekunnille.
3. Tiepiirit osallistuvat vapaalla kapasiteetillaan yksityisteiden urakkakilpailuihin. Tiemestaripiirit tekevät maksullista palvelutoimintaa.
4. Siirretään liikenteellisesti merkittävien yksityisteiden kunnossapito tiepiireille.
5. Siirretään yksityisteiden kunnossapito kunnille.
6. Yhdistetään tiekuntia.
7. Tingitään nykyisestä kunnossapitotasosta.
8. Jotenkin muuten.

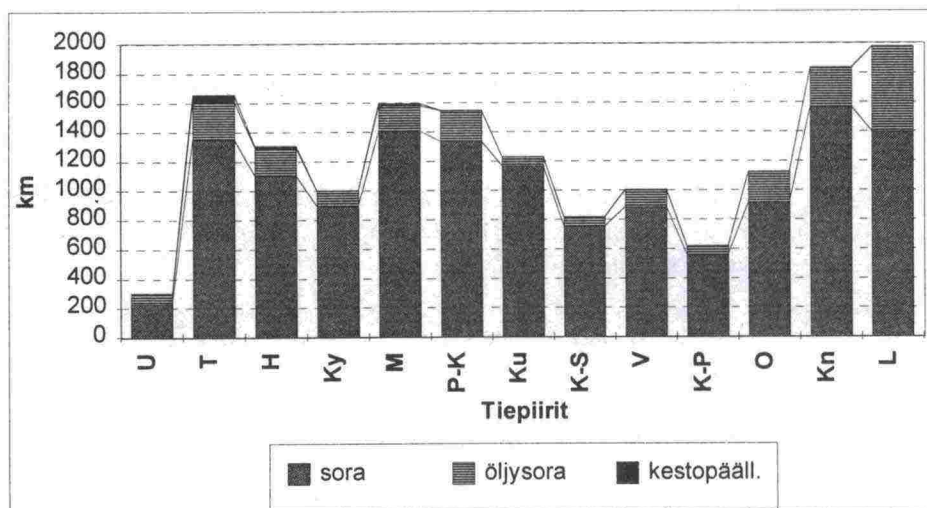
Liitteessä 6 on koottu tiepiirien, tiemestaripiirien ja kuntien vastauksia pientieverkon kunnossapidon järjestämistavoista ja kunnossapitokustannusten vähentämisestä.

## 4.2 Hallinnollisen luokituksen tarkennukset

### 4.2.1 Kunnossapidon kustannuserot paikallis- ja yksityisteillä

Mahdollisesti toteutuvassa maantielakiehdotuksessa paikallistie määritelmänä poistuu hallinnollisesta luokituksesta. Pääsosa, noin 27.200 km muuttuisi maanteiksi ja loppujen n. 8.500 km muuttuessa yksityisteiksi. Maantielakiehdotuksen seurauksena vähämerkityksellisten paikallisteiden kunnossapitovastuu siirtyisi pois tiemestaripiireiltä. Kuntien ja tiekuntien hoidossa näille teille kohdenneet kunnossapidon rahat vastaisivat paremmin teiden merkitystä. Samalla kunnilta poistuisi velvollisuus maksaa korvausta paikallisteiden kunnossapidosta.

Tiepiireistä määrältään eniten yksityisteiksi muuttuvia paikallisteitä on Turun ja Hämeen tiepiireissä. On kuitenkin huomattava, että pohjoisen tiepiireissä KVL-rajana on käytetty huomattavasti pienempiä liikennemääriä. Esimerkiksi Kainuun tiepiirin alueella KVL-rajana on 55 ajon./vrk., jolloin yksityisteiksi muuttuvien teiden km-kertymä on 680 km. Jos kaikissa tiepiireissä käytettäisiin rajana 100 ajon./vrk, Kainuussa kilometrikertymä olisi lähes kolminkertainen, kuten kuvasta 16 näkyy. Paikallistiet, joiden KVL on pienempi kuin 100 ajon./vrk., ovat valtaosin sorapäälysteisiä III-kunnossapitoluokan teitä. Lapin tiepiirin alueella huomattava osa, 30 prosenttia, on päällystetty öljysoralla tai vastaavalla päällysteellä.

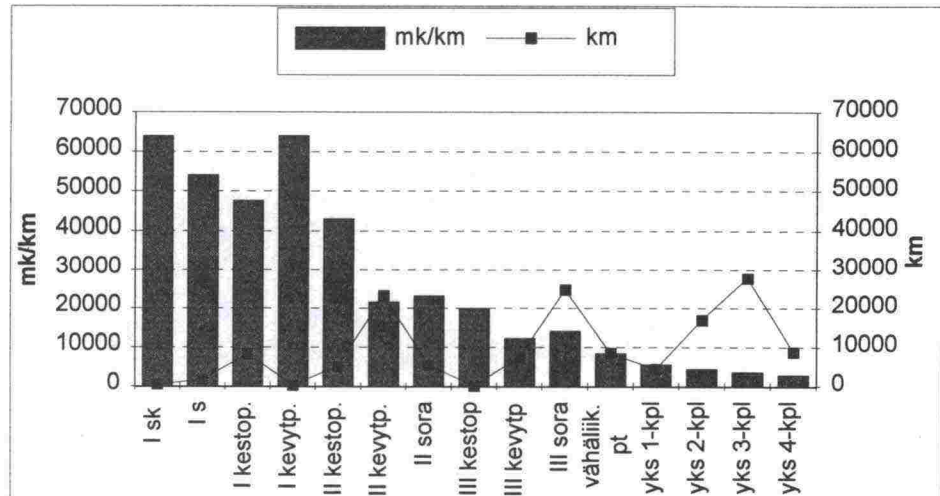


Kuva 16. Vähäliikenteisten paikallisteiden pituus päällystetyypeittäin, kun KVL-rajana on 100 ajon./vrk..

Sorapintaisten paikallisteiden keskimääräiset kunnossapitokustannukset III-hoitoluokassa ovat selvästi suurempia kuin valtionapua saavien yksityisteiden. III-hoitoluokan sorateiden kunnossapitokustannukset ovat koko maan keskiarvona n. 14.000 mk/km (1991), kun kunnossapitokustannukset valtionapua saavilla yksityisteillä olivat keskimäärin 4.100 mk/km (1991). Paikallisteiden kunnossapito oli siis n. 9.900 mk/km kalliimpaa kuin yksityisteiden. Koko maan keskiarvona I-kunnossapitoluokan yksityisteiden kunnossapitokustannukset ovat 39 % ja kaikkien kp-luokkien yhdistetyt kustannukset 28 % III-luokan sorateiden kustannuksista. Kuvassa 17 nähdään yleisille ja



yksityisille teille käytetyt kunnossapitokustannukset kunnossapitoluokittain tiekilometriä kohden vuonna 1991.



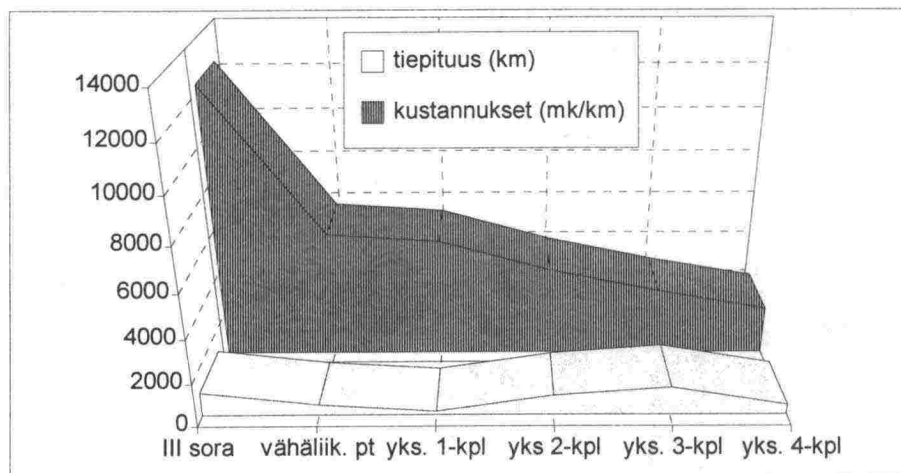
Kuva 17. Kunnossapitokustannukset yleisillä ja yksityisillä teillä kunnossapitoluokittain

Tutkimukseen osallistuneista tiepiireistä ainoastaan Keski-Pohjanmaan tiepiirillä oli koottuna varmoja tilastotietoja paikallisteiden, joiden KVL oli pienempi kuin 100 ajon./vrk., kunnossapitokustannuksista. Tilastojen mukaan vähäliikenteisten paikallisteiden kp-kustannukset olivat Keski-Pohjanmaan tiepiirissä n. 47 % pienempiä kuin III-luokan sorateiden. Muiden tutkittujen tiepiirien, Hämeen, Keski-Suomen, Vaasan, Oulun ja Kainuun, antamien arvioiden perusteella vähäliikenteisten paikallisteiden kunnossapitokustannusten suuruus III-luokan sorateiden kustannuksista on n. 50 - 70 prosenttia. Laskuissa vähäliikenteisten paikallisteiden kunnossapitokustannuksina on käytetty 70 % III-kunnossapitoluokan sorateiden kustannuksista. III-luokan teiden kunnossapitokustannukset koko maan ja tutkittavien tiepiirien on esitetty liitteessä 8.

Vähäliikenteisten paikallisteiden ja I-kunnossapitoluokan yksityisteiden välillä on tutkituissa kunnissa odotettua pienempi ero kustannuksissa kilometriä kohden. Kuvassa 18 on Keski-Pohjanmaan tilanne pientieverkon osalta. Vaasan tiepiiriin arvion mukaan vähäliikenteisten paikallisteiden kunnossapitokustannukset tiekilometriä kohden ovat 11 % kalliimmat kuin I-kunnossapitoluokan yksityisteillä.

Liitteessä 9 on esitetty vähäliikenteisten paikallisteiden ja valtionapua saavien yksityisteiden kunnossapidon kustannuseroja tutkituissa kunnissa Vaasan tiepiiriin alueella. Maksimissaan valtionapua saavien yksityisteiden kunnossapito on Vaasan tiepiiriin alueen tutkituissa kunnissa 45 % halvempaa kuin vähäliikenteisillä paikallisteillä. Paikallisteiden osalta tietoina on käytetty tiemestaripiirien arvioita vuodelta 1993 ja yksityisteiden osalta yksityistierekisterin tietoja vuodelta 1990, jotka on korjattu indeksillä.





Kuva 18. Pientieverkon kunnossapitokustannukset ja tiepituudet Keski-Pohjanmaan tiepiirissä.

#### 4.2.2 Kunnossapitosäästöt yksityisteiksi siirtyvillä paikallisteillä

Osan paikallisteistä siirtyminen yksityisteiksi vaikuttaa pientieverkon kunnossapidon kustannusjakoon. Paikallisteiden yksityisteiksi siirtymisen yhteydessä kunnilta poistuu TieL 87 §:n mukainen paikallisteiden pidosta maksettava kunnossapito- ja tekemiskorvaus, joka kunnossapitokustannuksien osalta vaihtelee 10-37 %:n välillä. Tiepiireittäin kuntien maksamat korvaukset paikallisteiden kunnossapidosta vaihtelevat Keski-Pohjanmaan tiepiirin n. 2 Mmk:sta Uudenmaan tiepiiriin 16 Mmk:aan (1991). Liitteessä 4 ovat vuonna 1991 kuntien maksamat korvaukset paikallisteiden kunnossapitokustannuksista tiepiireittäin.

Mahdolliset säästöt ja lisäkustannukset on laskettu yleisinä teinä lakkautettavien teiden osalta. Tielaitokselta poistuvat kunnossapitokustannukset osalta paikallisteiltä, mutta valtio joutuu maksamaan yksityistettävälle teille yksityistielain mukaista kunnossapitoavustusta. Kaikkien yksityisteiksi muuttuvien vähäliikenteisten paikallisteiden oletetaan saavan valtiolta kunnossapitoavustusta vähintään siirtymäajan. Kunnilta poistuvat hallinnollisen muutoksen yhteydessä paikallistiekorvaukset.

Kunnossapitokustannusten ja niiden jakautumisen muutoksia valtion, kuntien ja tiekuntien kesken on arvioitu neljän eri vaihtoehdon avulla. *Vaihtoehdossa VE1* laskennan perusteena on käytetty paikallisteiden osalta III-kunnossapitoluokan sorateiden kunnossapitokustannuksia vuodelta 1991. Paikallisteiden osalta yhteiskustannuksiksi on oletettu 23 % kaikissa vaihtoehdoissa. Yksityisteiden osalta kunnossapitokustannuksina on käytetty vuoden 1991 kaikkien kunnossapitoluokkien yhdistettyjä keskimääräisiä kunnossapitokustannuksia.

*Vaihtoehdossa VE2* paikallisteiden osalta on käytetty tiepiirien arvioimia vähäliikenteisten sorapintaisten paikallisteiden kunnossapitokustannuksia vuodelta 1993. Yksityisteiden osalta kustannuksina on käytetty vuoden 1991

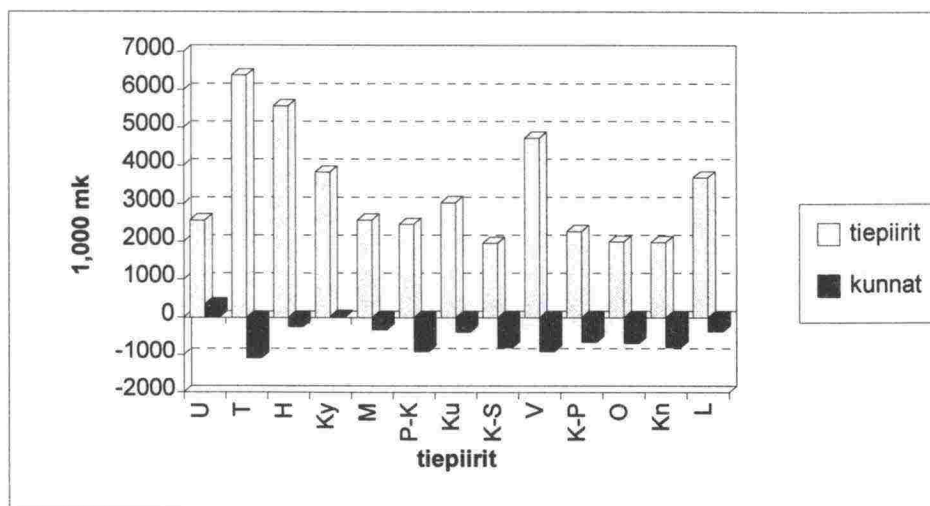
kaikkien kunnossapitoluokkien yhdistettyjä keskimääräisiä kunnossapitokustannuksia.

*Vaihtoehdossa VE3* paikallisteiden kunnossapitokustannuksina on käytetty tiepiirien arvioimia vähäliikenteisten sorapintaisten paikallisteiden kunnossapitokustannuksia. Yksityisteiden kunnossapitokustannuksina on käytetty I-kunnossapitoluokan kustannuksia vuodelta 1990.

*Vaihtoehdossa VE4* paikallisteiden kunnossapitokustannuksina on käytetty III-kunnossapitoluokan sorateiden kunnossapitokustannuksia ja yksityisteiden osalta I-kunnossapitoluokan kunnossapitokustannuksia.

Vaihtoehdosta riippuen kunnossapitosäästö tielaitokselle yksityisteiksi siirtyvien paikallisteiden osalta vaihtelisi n. 44 - 80 Mmk/v. Kuntien ja tiekuntien yhteenlasketut säästöt vaihtelisivat on n. 2 Mmk:sta 7 Mmk:n lisämenoihin vuodessa. Vaihtoehtojen aiheuttamat säästöt tiepiireille sekä menot kunnille ja tiekunnille näkyvät taulukossa 7 s. 43. Todennäköisimmän vaihtoehtoon, VE3, mukaan kunnossapidon kokonaissäästöt tielaitokselle vuoden 1992 kustannustasossa olisivat yhteensä n. 44 Mmk. Tielaitos saavuttaisi paikallisteiden yksityistämällä kunnossapitosäästöjä erityisesti Etelä-Suomen tiepiireissä. Eniten säästöjä saavutettaisiin Turun ja Hämeen tiepiireissä. Pienimmät säästöt saataisiin Keski-Suomen tiepiirin alueella. Tiepiireille vähäliikenteisten paikallisteiden siirtyminen yksityisteiksi merkitsisi myös kaluston ja lisähenkilöstön vapautumista vähämerkityksellisiltä paikallisteiltä liikenteellisesti tärkeämpien teiden hoitoon. Vapautuvan kaluston ja henkilöstön määrä ei ole kuitenkaan merkittävä.

Kunnossapidon kokonaiskustannuksissa, johon on luettu työkustannukset, yhteis- ja yleiskustannukset, säästöjen osuus tiepiireittäin vaihtelee n. 1 - 3 %:iin keskiarvon ollessa 1,8 %. Työkustannuksista säästöjen osuus on 1 - 3 % keskiarvon ollessa 1,6 %. Liitteessä 9 on esitetty yleisinä teinä lakkautettavien vähäliikenteisten paikallisteiden kunnossapitokustannussäästöjen prosentuaaliset osuudet kunnossapidon kokonaiskustannuksista tiepiireittäin.



Kuva 19. Vaihtoehtoon VE3 aiheuttamat kustannusmuutokset tiepiireittäin yksityisteiksi siirtyvien paikallisteiden osalta.



Taulukko 6. Laskentataulukko vaihtoehdosta VE3.

	yksikkö	U	T	H	Ky	M	P-K	Ku	K-S	V	K-P	O	Kn	L	TIEL
vähäliik. pt:n kp-kust.	mk/km/v	16367	9963	11930	10592	7960	9156	9042	8371	10883	8917	6818	6987	10396	
kuntien ja tie:n os.	mk/km/v	4435	1714	2255	2013	1035	1025	1094	1122	1480	990	784	762	1185	
kuntien %-os.	%	27	17	19	19	13	11	12	13	14	11	12	11	11	
yks.teiden kp-kust.	mk/km/v	6363	5346	5245	4193	3757	6715	4502	6151	5855	5464	4794	5213	4985	
valtion %-os.	%	49	50	51	53	56	63	61	56	54	56	61	62	64	
kuntien ja tie:n os.	mk/km/v	3245	2673	2570	1971	1653	2485	1756	2706	2693	2404	1870	1981	1795	
kuntien ja tie:n %-os.	%	51	50	49	47	44	37	39	44	46	44	39	38	36	
vähäliik. pt:n pituus	km	300	1180	820	620	550	650	600	530	780	480	660	680	630	8480

kp-kustannukset	yksikkö	U	T	H	Ky	M	P-K	Ku	K-S	V	K-P	O	Kn	L	TIEL
paikallisteina	1,000 mk	4910	11757	9782	6567	4378	5951	5425	4436	8489	4280	4500	4751	6549	81777
yksityisteina	1,000 mk	1909	6308	4301	2600	2066	4365	2701	3260	4567	2623	3164	3545	3141	44549
kok. säästö	1,000 mk	3001	5448	5481	3968	2312	1587	2724	1176	3922	1658	1336	1206	3409	37228

Vähäliikenteisten paikallisteiden muuttamisesta yksityisteiksi aiheutuvat kustannusjako muutokset

TIELAITOS	yksikkö	U	T	H	Ky	M	P-K	Ku	K-S	V	K-P	O	Kn	L	TIEL
pt:n kp-kust. ilman															
kuntien pt-korvausta	1,000 mk	3579	9734	7933	5320	3809	5285	4769	3842	7334	3805	3983	4233	5803	69429
avustukset yks.teiksi															
muuttuville pt:lle	1,000 mk	-935	-3154	-2193	-1378	-1157	-2750	-1648	-1826	-2466	-1469	-1930	-2198	-2010	-25114
muutos	1,000 mk	2644	6580	5740	3942	2652	2535	3121	2016	4868	2337	2053	2036	3793	44316

KUNNAT	yksikkö	U	T	H	Ky	M	P-K	Ku	K-S	V	K-P	O	Kn	L	KUNNAT
poistuvat pt-korv.	1,000 mk	1331	2022	1849	1248	569	667	656	594	1154	475	518	518	747	12348
yks.teiden avust.	1,000 mk	-974	-3154	-2107	-1222	-909	-1615	-1053	-1434	-2101	-1154	-1234	-1347	-1131	-19435
muutos	1,000 mk	357	-1132	-259	26	-340	-948	-397	-840	-946	-679	-716	-829	-384	-7088

44315643

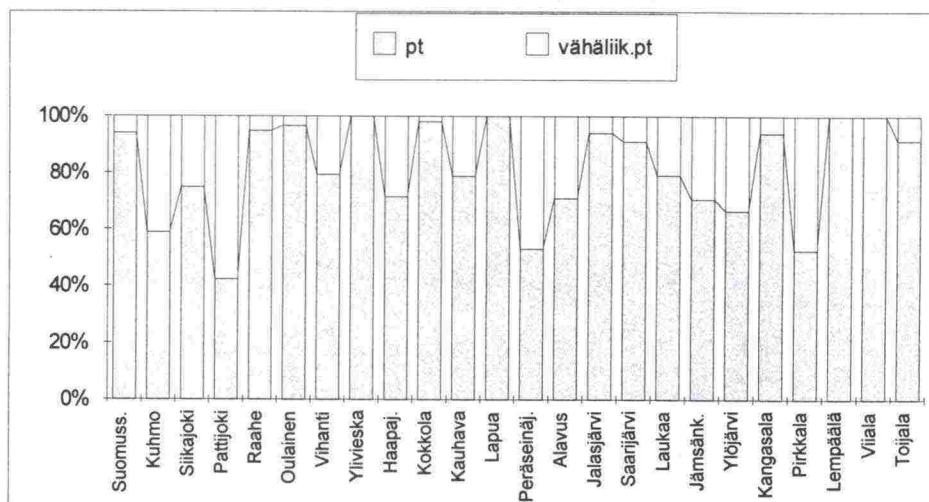
7087758

mk:n säästöt tielaitokselle

mk:n lisämenot kunnille ja tiekunnille

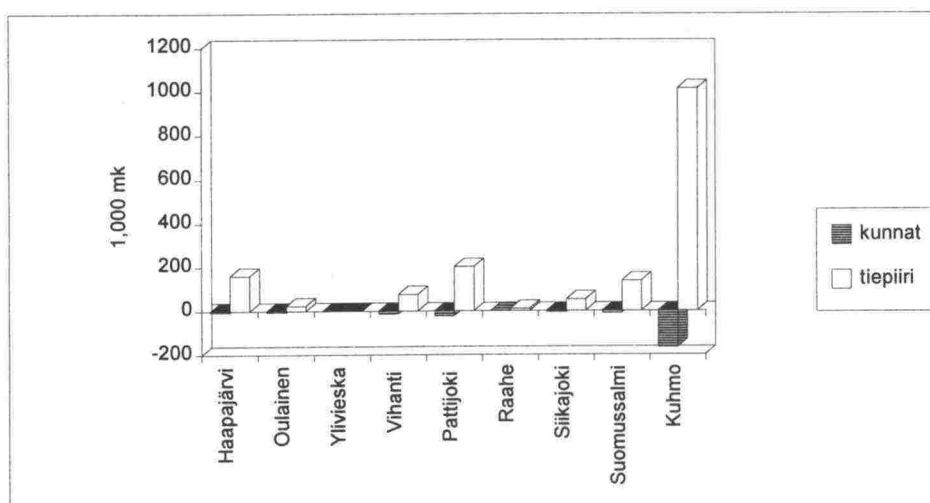


Kunnat saavuttaisivat säästöjä Uudenmaan tiepiirin alueella, joissa lakkautettavien paikallisteiden kunnossapidon kantokykyluokitus on korkea. Pääosassa tiepiireistä kunnat häviävät vähäliikenteisten paikallisteiden siirtämisestä yksityisteiksi. Kuntien yhteenlaskettu lisämeno tiepiireittäin on keskimäärin 545.000 mk/v. Tutkimukseen osallistuneissa kunnissa määrällisesti eniten kuntien ja tiekuntien vastuulle paikallisteitä siirtyisi niissä, joiden kantokykyluokka jo ennestään on pieni. Vastaavasti keskikokoisissa ja suurehkoissa kaupungeissa, joiden taloudellinen asema on yleensä parempi kuin pienien kuntien, kaupunkien ja tiekuntien hoidettaviksi siirtyisi määrällisesti vähän paikallisteitä.



Kuva 20. Vähäliikenteisten paikallisteiden osuus tutkittujen kuntien kaikista paikallisteistä.

Tutkimukseen osallistuneista kunnista kaupungit, kuten Raahen ja Kokkola selviäisivät käytännössä ilman lisäkustannuksia. Raahessa ja Kokkolassa yksityisteiksi muuttuvien teiden määrä on vain 4 km. Eniten tutkituista kunnista menot lisääntyisivät vähäliikenteisten paikallisteiden osalta Kuhmossa. Kunnissa taloudellinen lisärasitus osuutena kuntien talousarvion kokonaismenoista ei olisi suuri. Pohjois-Suomessa osan paikallisteistä mahdollista siirtymistä yksityisteiksi helpottaisi kuntien osallistuminen yksityisteiden hoitoon. Esimerkiksi Kuhmossa kunta hoitaa valtionapua saavien yksityisteiden kunnossapidon 71 %:ssa yksityisteistä. Kuhmo avustaa lisäksi valtionavun ulkopuolella olevia yksityisteitä noin 2.200 mk/km vuodessa. Kuvassa 21 on paikallisteiden yksityisteiksi muuttamisen kustannusvaikutukset tutkituissa kunnissa Oulun tiepiirissä. Liitteessä 10 on esitetty paikallisteiden lakkauttamisen kustannusvaikutukset yksityistettävien teiden osalta tutkituissa kunnissa. Liitteessä 11 on puolestaan esitetty kustannusvaikutukset vaihtoehtoista VE 1, VE 2 ja VE 4.



Kuva 21. Kustannusvaikutukset tutkituissa kunnissa Oulun tiepiirissä yleisinä teinä lakkautettavien paikallisteiden osalta.

Taulukko 7. Kunnossapidon kustannusmuutokset (1000 mk) tiepiireille ja kunnille yksityisteiksi siirtyvien vähäliikenteisten paikallisteiden osalta.

tiepiirit	VE1 tiepiirit	VE1 kunnat ja tiek.	VE2 tiepiirit	VE2 kunnat ja tiek.	VE3 tiepiirit	VE3 kunnat ja tiek.	VE4 tiepiirit	VE4 kunnat ja tiek.
U	4 259	1011	2725	441	2644	357	4178	927
T	11273	255	7101	-612	6580	-1132	10752	-265
H	9590	966	6190	174	5740	-259	9140	534
Ky	6428	743	4148	209	3942	26	6221	561
M	4369	-30	2736	-274	2652	-340	4284	-96
PK	5957	17	3692	-269	2535	-948	4800	-663
Ku	5476	83	3432	-198	3121	-397	5165	-116
KS	4442	27	2796	-228	2016	-840	3663	585
V	8356	-158	5212	-653	4868	-946	8012	-451
KP	4518	-43	2887	-247	2337	-679	3967	-475
O	4178	-247	2441	-468	2053	-716	3759	-495
Kn	4474	-225	2660	-446	2036	-829	3850	-607
L	6352	-24	3865	-344	3793	-384	6289	-64
Yht.	79640	2377	49883	-2915	443126	-7088	74073	-1796

#### Suhtautuminen paikallisteiden lakkauttamiseen

Tiepiireissä suhtaudutaan myönteisesti osan paikallisteistä muuttamiseen yksityisteiksi. Vähämerkityksellisten paikallisteiden, joiden liikennemäärät ovat alhaiset, kunnossapitotaso ja -kustannukset nähdään liian suurina teiden merkitykseen nähden.

Haastatellut kunnat suhtautuvat ajatukseen vähäliikenteisten paikallisteiden yksityistämisestä ja kunnossapidon siirtämisestä kunnan ja tiekuntien vastuulle kielteisesti kaikissa kunnissa. Kaikki vastanneista kunnista suostuivat tehtävään vain täyttä korvausta vastaan eli valtio maksaisi kunnille koituvat kustannukset täysimääräisinä. Kuntien perusteluina ovat huono taloudellinen tilanne sekä heikot henkilö- ja kalustoresurssit hoitaa kunnossapitoa omalla kalustolla tai järjestää kunnossapito urakoitsijoiden toimesta. Tiepiireihin kohdistuukin kuntien taholta paineita yksityisteiden muuttamiseksi yleisiksi teiksi.

Peräti 15 kuntaa ilmoitti, ettei niillä ole omaa kalustoa, mahdollisesti yksityisteiksi muuttuvien paikallisteiden kunnossapitoon. Niissä kunnissa, joissa kunta on huolehtinut suurelta osin valtionapua saavien teiden kunnossapidosta löytyy henkilö- muttei kalustoresursseja. Jos kuntien pitäisi urakoitsijoiden puuttuessa käyttää omaa kalustoaan paikallisteiden kunnossapidossa, kunnat joutusivat lisäämään työvoimaa ja hankkimaan koneita. Tämä koskee varsinkin niitä kuntia, joissa tiekunnat ovat hoitaneet yksityisteiden kunnossapidon. Haastattelujen perusteella hankittavan kaluston rahallinen arvo olisi kuntakohtaisesti 1 - 5 Mmk. Yleensä hankittavana olisi tiehöylä. Vastavasti lisähenkilöstön tarve olisi arvioiden mukaan 1 - 5 henkilöä.

Urakoitsijoita, joilla olisi tehtävään tarvittava kalusto ja ammattitaito, löytyi lähes kaikissa tutkimukseen osallistuneissa kunnissa. Tällaisten urakoitsijoiden määrä vaihteli kunnasta riippuen 2 - 20 kappaleeseen. Kuntien antamien tietojen perusteella vain Peräseinäjoen alueella ei olisi tällaista urakoitsijaa.

Tiekuntien suhtautuminen vähäliikenteisten paikallisteiden siirtoon yksityisteiksi riippui siitä hoitiko tiekunta itse yksityistietä vai oliko tie kunnan hoidossa. Tiekunnista, joissa tiekunta hoitaa tien kunnossapidon, 12 % näki vähäliikenteisten paikallisteiden yksityistämisen mielekkäänä. Vastaavasti tiekunnissa, joissa kunta huolehtii kunnossapidosta, ajatusta ei kannatettu.

#### Yksityistettävien teiden siirtymävaihe

Jos maantielakiehdotus toteutuu, on vähäliikenteisille paikallisteille kiinteistönomistajien toimesta perustettavien tiekuntien toimivuus alussa vaikeaa. Yksityistettävien paikallisteiden hallintotoimenpiteet tulisivat hoitaa siirtymävaiheen ajan joko kunnan tai tiepiirin toimesta. Siirtymävaiheen pituuden tulisi olla riittävän pitkä, jotta perustettavalle tiekunnalle jää aikaa tottua uuteen rooliinsa. Tiekuntien aktivointi sekä hallinto- että kunnossapitotehtävissä tulisi tapahtua kunnan ja tiemestaripiirin koulutuksella.

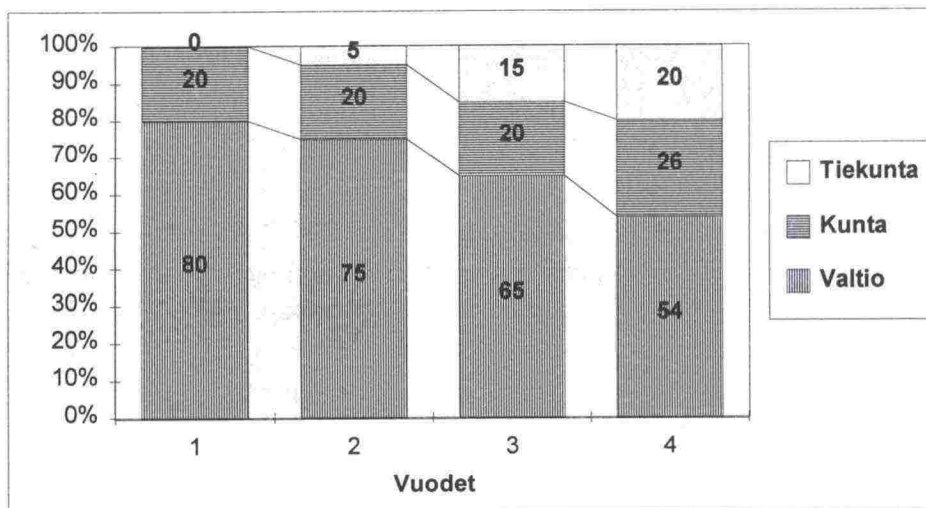
Riittävän pitkänä siirtymävaiheena voidaan pitää neljää vuotta. Tämän ajan kunta yhdessä tiemestaripiirien kanssa huolehtisi syntyvien yksityisteiden kunnossapitojärjestelyistä ja avustaisi kunnossapidon kustannuksissa valtion avustuksen kanssa 80 - 100 %:n yhteismäärään saakka. Valtion tulisi puolestaan tukea näiden yksityisteiden kunnossapitoa siirtymävaiheen ajan yksityistielakia suuremmilla avustusprosentteilla. Vaihtoehtoisesti suuremman valtionavustusprosentin sijasta tiepiirit voisivat hoitaa ko. teiden kunnossapitoa vastaavalla rahasummalla tielaitoksen sisäisien ohjeiden



perusteella. Kuntien ja erityisesti tiekuntien rasituksia voidaan näin helpottaa vähentämällä valtion tukea portaittain lopulliseen yksityistielain mukaiseen valtion-avustusprosenttiin asti. Valtionosuus pienisi näin vähitellen 80 %:sta keskimääräiseen yksityistieavustukseen, joka on 54 %. Tie kuntien omavastuuosuus kasvaisi vastaavasti 0 %:sta 20 %:iin asti. Omavastuuosuuden tulisi siirtymävaiheen ajan olla vain helppoja kunnossapitotöitä, kuten vesakon-  
torjuntaa ja niittoa. Tällöin taloudellinen rasitus tiekunnille ei kasvaisi liian nopeasti ja tie kuntien toimivuus sekä talkoohenki saataisiin aikaan luonnol-  
lista tietä.

Siirtymävaiheen tarkoitus ei ole niinkään kuntien taloudellisen rasituksen lie-  
ventäminen vaan riittävän ajan varaaminen tiekunnille näiden neuvontaan ja  
opastamiseen uudessa roolissaan.

Kustannusjakoa laskettaessa kohdassa 4.2.2 ei siirtymävaihetta ole huomi-  
oitu vaan tuloksena on saatu siirtymävaiheen jälkeinen tilanne. Vaihtoehdos-  
sa VE 3 kuntien ja tie kuntien osuus yksityisteiksi siirtyvien paikallisteiden  
kunnossapitokustannuksista on n. 19 Mmk. Jos kunnat avustavat ko. teiden  
kunnossapitoa valtionavustusten lisäksi 80 %:n kokonaismäärän asti, niiden  
yksityistieavustuksien kokonaissumma ko. teille olisi n. 11 Mmk.



Kuva 22. Yksityisteiksi siirtyvien paikallisteiden kunnossapitokustannusjakautuma prosentteina siirtymävaiheen ajan.

Taulukko 8. Siirtymävaiheen suurempien avustusprosenttien aiheuttamat yksityis-  
tieavustuksien kustannukset valtiolle yksityisteiksi siirtyvien paikallisteiden osalta.

vuodet	yksityistieavustukset (Mmk)
1. vuosi	37
2. vuosi	35
3. vuosi	30
4. vuosi	25

Tiekunnilta uupuu oma neuvontajärjestönsä. Koska tielaitos pitäytyy lähinnä teknisessä neuvonnassa ja kuntien tielautakunnat ottavat käsiteltäväkseen yleensä vain riitatapaukset, olisi tiekuntien neuvontaelin tarpeellinen. Sen tarve korostuu, jos osa paikallisteista siirtyy yksityisteiksi kuntien siirtäessä kunnossapitotöitä ja rahoitusta enenevässä määrin tiekuntien harteille sekä sanoessa irti tiekuntien kanssa solmittuja hoitosopimuksia. Tällöin neuvontaelin voisi ratkaisevasti helpottaa tiekuntien toimintaa ja käynnistymistä.

Neuvontaelin voisi toimia esim. jonkin alan yhteisön kuten Suomen Tieyhdistyksen omana palveluyksikkönä tai tielaitoksen alaisuudessa, jolloin "yksityistietoimiston" tehtävät käsittäisivät teknisen opastuksen lisäksi neuvonnan hallinto-, avustus- ja riita-asioissa. Jälkimmäisen mallin etuna on palveluiden koonti yhteen paikkaan. Toimiessaan tieyhdistyksen nimen alla neuvontaelin mielletäisiin ehkä paremmin tiekuntien edun valvojaksi. Tieyhdistys onkin käynnistänyt neuvontatoimintaa.

#### 4.2.3 Paikallisteiden lakkauttamisen seuraukset

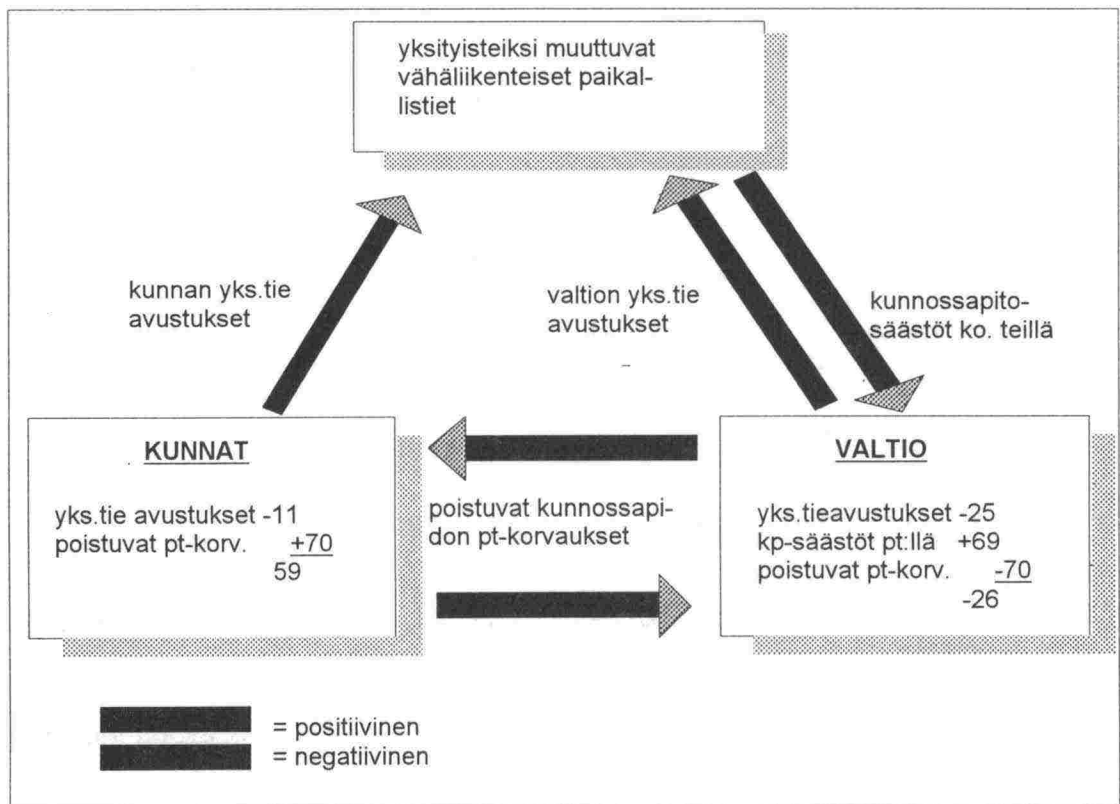
Vähäliikenteisten paikallisteiden yksityisteiksi muuttamisen päävaikutukset ovat:

1. Kunnossapitokustannusten jakautumisen muutokset tiepiireille, kunnille ja tiekunnille
2. Kunnossapidon hallintotehtävien ja kunnossapidon toteutuksessa tapahtuvat muutokset.
3. Tieverkon ulottuvuuden pieneminen ja haja-asutusalueiden tieverkon palvelutason muutokset

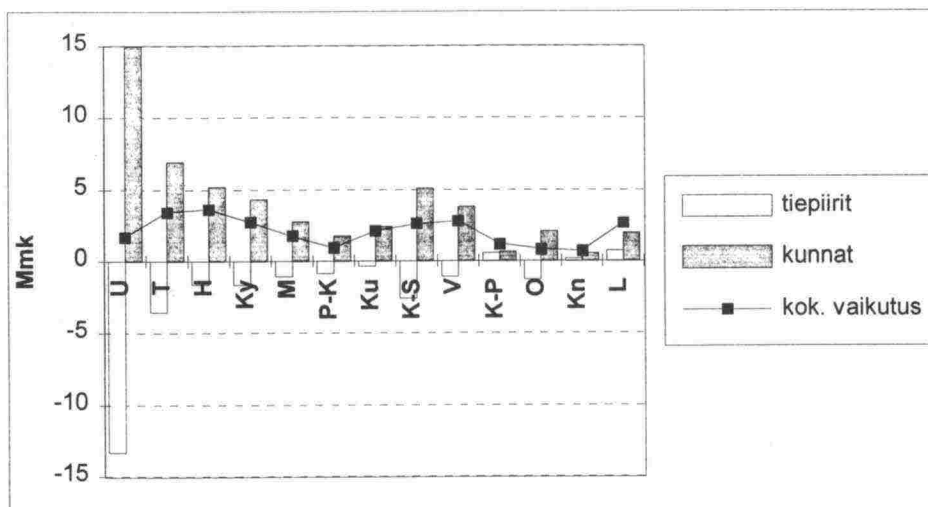
Mahdollisesti toteutuvan maantielakiehdotuksen mukaan kunnilta poistuisivat paikallistiekorvaukset myös niiden paikallisteiden osalta, jotka siirtyisivät maanteiksi. Kun nämä poistuvat paikallistiekorvaukset huomioidaan yksityisteiksi siirtyvillä paikallisteilla saavutettujen kunnossapitosäästöjen lisäksi, tielaitokselle aiheutuva kustannusmuutos vaihtelisi -26 Mmk:sta +10 Mmk:aan laskentavaihtoehdosta riippuen. Todennäköisimmän vaihtoehdon, VE3:n, mukaan tielaitokselle aiheutuisi paikallistiekorvausten menettämisestä n. 26 Mmk:n tappiot vuodessa huolimatta kunnossapidon kustannussäästöistä yksityisteiksi siirtyvien paikallisteiden osalta. Vuotuinen kustannus pienenee, jos niiltä vähäliikenteisiltä paikallisteilta, jotka eivät täytä kunnossapidon valtionavustusehtoja, lopetetaan siirtymäkauden jälkeen valtion kunnossapitoavustus.

Kunnille hallinnollinen muutos toisi vaihtoehdon VE 3 mukaan n. 59 Mmk:n kokonaissäästöt, vaikka kunnat avustaisivat tiekuntia yksityisteiksi muuttuvien paikallisteiden kunnossapitokustannuksissa 80 %:n kokonaismäärään asti. Näin paikallistiekorvausten poistuminen maanteiksi muuttuvilta paikallistielä korvaisi ne kustannukset, joita mahdollisesti aiheutuisi kunnalle vähäliikenteisten paikallisteiden siirrosta yksityisteiksi. Kunnista ne, joilla on laaja paikallistieverkko, korkeahko kantokykyluokka ja vähän yksityistettäviä paikallisteita saavuttaisivat eniten säästöjä. Vaihtoehdossa VE 4, jossa

lakkautettavien paikallisteiden kunnossapitokustannuksina on käytetty kunnossapitotilastosta saatuja arvoja tielaitokselle ei aiheutuisi lisämenoja, vaan n. 4 Mmk:n säästö. Kunnille säästö olisi n. 51 Mmk.



Kuva 23. Kaaviokuva maantielakiehdotuksen aiheuttamista kustannusmuutoksista

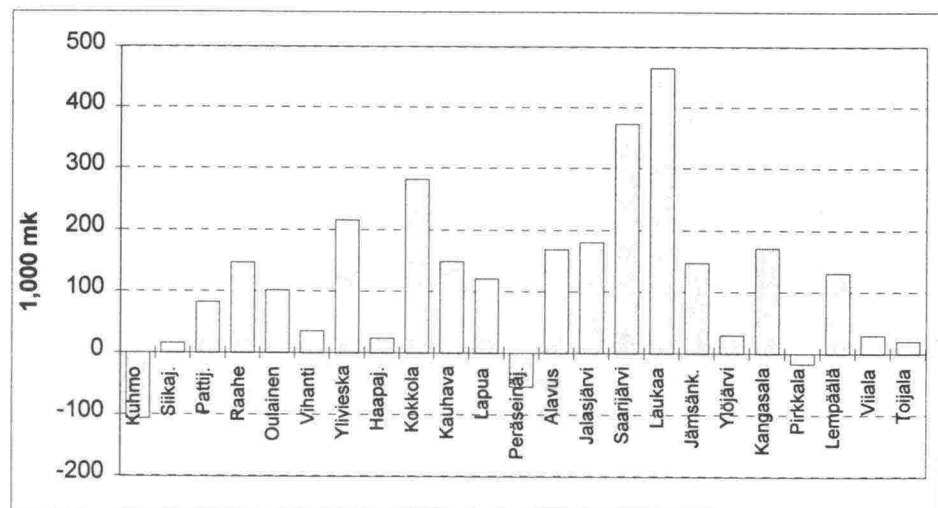


Kuva 24. VE3:n mukaan lasketut paikallistieluokan lopettamisen kustannusvaikutukset tiepiireittäin.



Taulukko 9. Hallinnollisen luokituksen muutoksen aiheuttamat kustannusmuutokset tiepiireille sekä kunnille ja tiekunnille (Mmk).

	VE3	VE3	VE4	VE4
tiepiirit	valtio	kunnat ja tiek.	valtio	kunnat ja tiek.
U	-13,32	14,99	-11,79	14,99
T	-3,51	6,94	0,64	6,94
H	-1,59	5,23	1,8	5,23
Ky	-1,62	4,34	0,66	4,34
M	-1,03	2,77	0,61	2,77
PK	-0,83	1,75	1,43	1,75
Ku	-0,32	2,39	1,71	2,39
KS	-2,54	3,12	-0,89	3,12
V	-1,05	3,82	2,09	3,82
KP	0,54	0,63	2,18	0,63
O	-1,24	2,05	0,47	2,05
Kn	0,17	0,51	1,99	0,51
L	0,71	1,94	3,2	1,94
YHT.	-25,62	50,5	4,1	50,5



Kuva 25. Paikallistieluokan lopettamisen aiheuttamat kustannusvaikutukset tutkituissa kunnissa.

Tutkimukseen osallistuneista kunnista eniten hyötyisivät kaupungit, kuten Ylivieska sekä Kokkola ja eräät Keski-Suomen kunnat, joissa on laajahko paikallistieverkko ja pieni määrä vähäliikenteisiä paikallisteitä. Etelä-Suomessa korkeampien kantokykylookitusten vuoksi kunnilta poistuisivat paikallistiekorvaukset olisivat suurempia kuin Pohjois- ja Itä-Suomen kunnissa. Kunnille kohdistuvat taloudelliset edut ja haitat kohtelisivat kuntia epätasaisesti.

Tiekunnille vähäliikenteisten paikallisteiden siirtäminen yksityisteiksi merkitsisi lisäkustannuksia, joiden suuruus riippuisi siitä miten valtio ja kunnat avustaisivat ko. teitä. Yksityisteiksi siirtyvien paikallisteiden varsilla asuville ihmisille muutos merkitsisi vähintäänkin palvelujen saavutettavuuden huonontumista ja tien palvelutason laskua. Näin erityisesti silloin, jos uuden tiekunnan aktiivisuus jäisi huonoksi. Tie kuntien aktivointi olisikin toteutettava kuntien ja tiepiirien toimesta. Tie kuntien neuvontaa ja opastusta varten olisi kunnossapidossa, tie kuntien hallinnossa ja avustusasioiden käsittelyssä perustettava neuvontaelin.

Hallinnollisen luokituksen muutosta puoltavat voimavarojen parempi kohdistaminen tiemestaripiireissä, paikallisteiden osalta kunnossapitokustannusten tarkoituksenmukaisempi jakautuminen teiden merkityksen mukaan, kalusto- ja henkilöresurssien vapautuminen liikenteellisesti merkittävimmille teille ja paikallistiekorvausten perimisen aiheuttamien hallintomenettelyjen poistuminen. Liitteessä 12 on esitetty paikallisteiden kunnossapitokorvausten hallintomenettelyt.

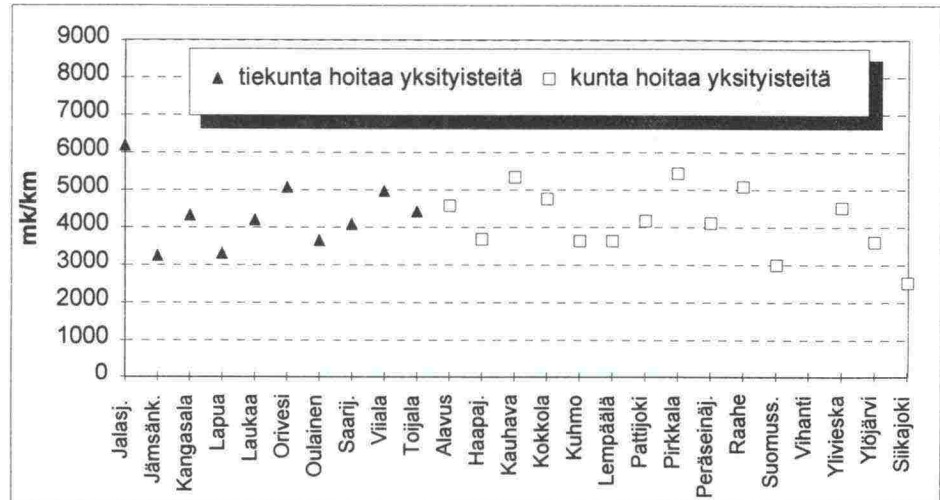
### **4.3 Pientieverkon eri kunnossapitovaihtoehdot**

#### **4.3.1 Kunta vai tiekunta kunnossapitäjänä**

##### Kunnossapitokustannukset

Selvityksen aineiston perusteella tutkimuskohteena olleiden kuntien osalta yksityisteiden kunnossapitokustannukset eivät riippuneet merkittävästi yksityisteiden kunnossapitäjästä. Erot tie kuntien ja kuntien hoitamilla teillä olivat pieniä. Keskimäärin kustannukset kilometriä kohden ovat tie kuntien hoitamilla teillä kaksi prosenttia pienemmät kuin kuntien hoitamilla teillä. Tuloksia tarkasteltaessa on huomioitava otoksen määrä, 118 yksityistietä, ja hajonnan suuruus.

Kuitenkin eri kunnossapitoluokkien teillä kustannuserot vaihtelivat. Kunnat hoitivat taloudellisemmin I-kunnossapitoluokan teitä, joilla kunnan hoitamien teiden kustannukset olivat 14 % pienemmät kuin tie kuntien hoitamilla teillä. Kunnossapitokustannusten (mk/km/v) hajonta oli kaikissa kunnan hoidossa olevilla yksityisteiden kunnossapitoluokissa suurempi kuin tie kuntien hoitamilla teillä. Kunnossapitoluokissa III ja IV tie kunnat hoitivat yksityisteiden kunnossapitotyöt 14 % halvemmalla kuin kunnat. Kuvassa 26 on tutkittujen kuntien osalta keskimääräiset kunnossapitokustannukset yksityisteillä vuonna 1990. Liitteessä 13 on taulukoitu eri kunnossapitoluokkien kunnossapitokustannukset ja niiden keskiarvot, hajonnat, mediaanit, maksimit ja minimi tienpitäjän mukaan.

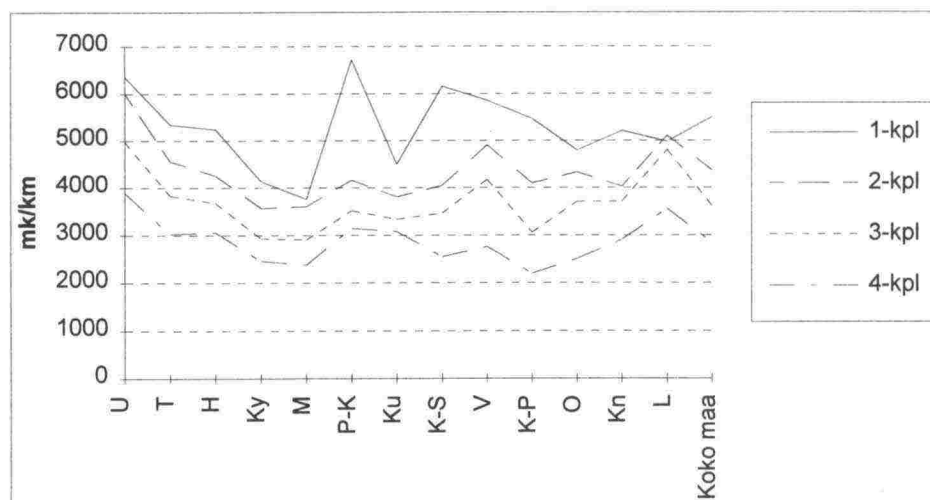


Kuva 26. Keskimääräiset kunnossapitokustannukset kuntien ja tiekuntien hoitamilla valtionapua saavilla yksityisteillä.

Aikaisemman tutkimuksen, *Tarkkailutietutkimus valtionavustusta saavilla yksityisteillä* (1990), aineiston perusteella tiekuntien hoitamien teiden kunnossapitokustannukset olivat keskimäärin 30 % pienemmät kilometriä kohden, kuin kuntien hoidossa olleilla yksityisteillä. Tarkkailutietjärjestelmä perustuu yksityiskohtaisten tietojen keruuseen tarkkailuteiksi valituilta tieltä. Kyseisten teiden määrä on n. 300 kappaletta /22/.

Tiepiireittäin prosentuaalisesti eniten yksityisteitä kuntien hoidossa on Oulun ja Kainuun tiepiiriessä. Keskimääräiset kunnossapitokustannukset olivat koko maan keskiarvoa Oulun tiepiirissä 4 - 6 % ja Kainuun tiepiirissä 2 - 8 % alhaisemmat vuosina 1989 ja 1990. Yksityistierekisterin tietojen perusteella kunnan toimesta tehty keskitetty kunnossapito tuottaa tuloksia erityisesti I-kunnossapitoluokan yksityisteillä, joissa Oulun ja Kainuun tiepiirien keskimääräiset kunnossapitokustannukset ovat 5 - 10 % koko maan keskiarvoa alhaisemmat. Vastaavasti ko. tiepiireissä III-kunnossapitoluokan teillä kunnossapitokustannukset olivat koko maan keskiarvoa korkeammat. Liitteessä 13 on esitetty yksityisteiden kunnossapitokustannukset (mk/km/v) tutkittujen kuntien osalta.





Kuva 27. Kunnossapitokustannukset valtionapua saavilla yksityisteillä tiepiireittäin vuonna 1990.

### Laatu

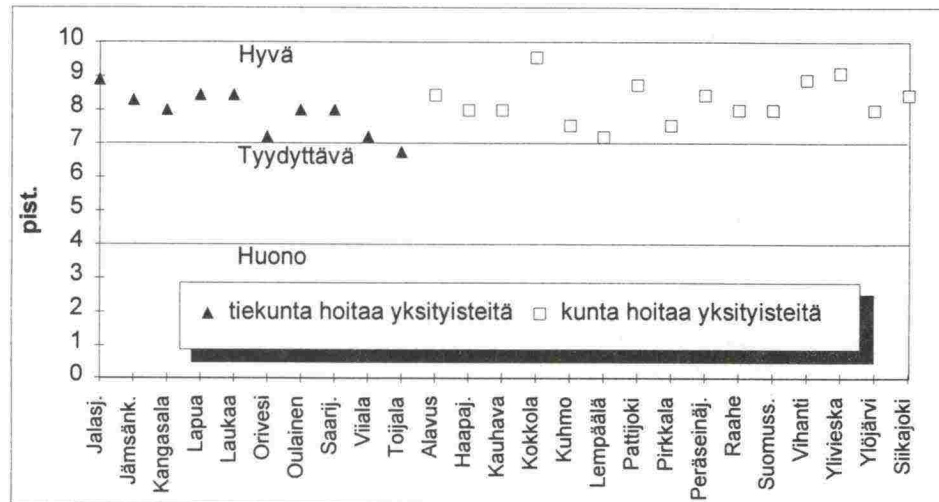
Yksityisteiden laadun arvostelussa on käytetty menetelmää, jossa on arvioitu erikseen kulutuserrosta, kuivatusoloja, pientareita ja vierialueita. Yksityisteiden laatu on hyvä, jos pistemäärä arvosteluasteikolla on välillä 7 - 10. Laatu on tyydyttävä, jos pistemäärä on 4 - 7 ja huono pistemäärän ollessa välillä 0 - 4 /22/. Kokonaislaatu saadaan näiden osien painotettuna summana kaavalla:

$$S = 0.45 \cdot A + 0.4 \cdot B + 0.15 \cdot C$$

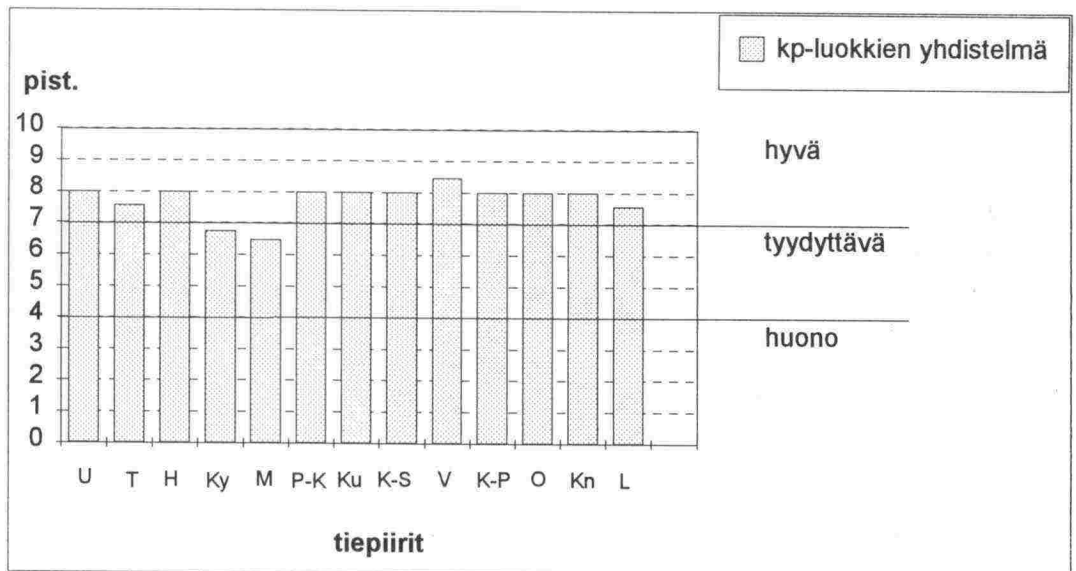
; jossa S=kokonaislaatu (0-10 pist.)  
 A=kulutuserros (0-10 pist.)  
 B=kuivatus (0-5 pist.)  
 C=pientareet ja näkemät (0-5 pist.)

Kaikissa kunnossapitoluokissa kuntien hoidossa olleet yksityistiet saivat paremmat laatuasteet. Laatuasteet kunnissa, joissa kunta hoiti merkittävän osan yksityisteistä, vaihtelivat välillä 8.1 - 8.5. Tie kuntien hoitamilla yksityisteillä kunnossapidon laatu vaihteli 7.8 - 8.4 pisteen välillä. Laatu vaihtelee hieman enemmän tie kuntien hoitamilla teillä. Tutkittavien kuntien osalta laatuasteiden ero syntyy lähinnä kulutuserroksen ja kuivatuksen osalta. Liitteessä 14 on esitetty yksityisteiden kunnossapidon laatu tutkituissa kunnissa jaoteltuna tienpitäjän mukaan.

Tiepiireittäin laatu vaihtelee suhteellisen pienissä rajoissa. Tarkkailututkimuksen mukaan, jossa verrattiin yksityisteiden kunnossapitoluokkien yhdistettyä laatua v. 1985 -1989, Oulun tiepiirin yksityisteiden laatuasteet olivat korkeimmat. Myös yksityistierekisterin tietojen mukaan Oulun tiepiirin kokonaislaatuasteet ovat korkeat. Keskitetyllä hoidolla on Oulun tiepiirin alueella saatu aikaan hyvä laatu. Liitteessä 14 on esitetty yksityisteiden kunnossapidon laatu kunnossapitoluokittain tutkituissa kunnissa.



Kuva 28. Yksityisteiden laatu tutkittavien kuntien osalta. Kunnossapitoluokat on yhdistetty



Kuva 29. Yksityisteiden kunnossapidonlaatu tiepiireittäin. Kunnossapitoluokat yhdistetty.

### Kunnossapitovastuun kehitys

Pientieverkon nykyistä kunnossapitojärjestelmää, jossa paikallisteiden kunnossapito kuuluu valtiolle ja yksityisteiden osalta tiekunnille tai kunnille, piti parhaana järjestelmänä kyselyyn vastanneista kunnista 62 %, tiekunnista 61 % ja tiemestaripiireistä 59 %. Kunnat pitivät parhaana vähäliikenteisten paikallisteiden säilymistä edelleen tiemestaripiirien kunnossapidossa.

Tutkituista kunnista seitsemässä on järjestelmä, jossa tieosakkaat hoitavat täysin itsenäisesti tiensä kunnossapidon. Järjestelmän etuina pidettiin näissä kunnissa

1. Tiekunnan hyvää aktiivisuutta ja talkoohenkeä.

2. Tiet ovat liikenteen edellyttämässä kunnossa.
3. Kunnossapidon suorittajat tuntevat tiensä ja paikalliset olosuhteet.
4. Kunta voi lisätä tiekunnan aktiivisuutta tukemalla sitä avustuksin.
5. Kunta voi hoitaa yksityistieasioita kohtuullisella työmäärällä, eikä kunnan tarvitse paisuttaa henkilöstöään tai kunnossapitokalustoaan.

Haittoja voivat olla:

1. Vaihteleva laatutaso saman kunnossapitoluokan teillä.
2. Kunnossapitokalusto voi olla tarkoitukseen sopimatonta tai sitä ei ole saatavilla pieniä toimenpiteitä varten.
3. Vaativien kunnostustoimenpiteiden viivästyminen.
4. Tie kuntien asiantuntemus vaihtelevaa kunnossapitotöissä.

Haastattelujen perusteella kunnissa, joissa tiekunnat hoitavat teidensä kunnossapidon, ollaan vallitsevaan tilanteeseen tyytyväisiä. Kunnat voivat keskittää voimansa tiekuntien neuvontaan ja opastukseen sekä avustuskäsittelyissä että kunnossapitotöissä. Jatkossa nämä kunnat pyrkivätkin säilyttämään nykyisen tilanteen ja lisäämään yhteistyötä tiemestaripiirien kanssa. Yksityisteiden kunnossapitoavustukset voidaan todennäköisesti näissä kunnissa säilyttää entisellä tasollaan.

Järjestelmä, jossa kunta hoitaa osaksi tai kokonaan osan valtionapua saavien yksityisteiden kunnossapitotöistä, oli 14:ssä kyselyihin vastanneista kunnista. Järjestelmän etuina pidettiin näissä kunnissa:

1. Yksityisteiden laatutaso yhdenmukaistuu ja paranee.
2. Kunnossapitotoimenpiteet järkeistyvät ja toiminta tehostuu, kun käytetään työhön soveltuvia koneita ja laitteita.
3. Kunnalla on tehtävään soveltuva valmis organisaatio ja kalustoa sekä asiantuntijoita, jotka huolehtivat avustusten menettelyistä.

Haittoina kunnissa pidettiin:

1. Tie kuntien passivoitumista ja "kunnan tie"-asennetta.
2. Tieosakkaiden omavastuu on liian pieni.



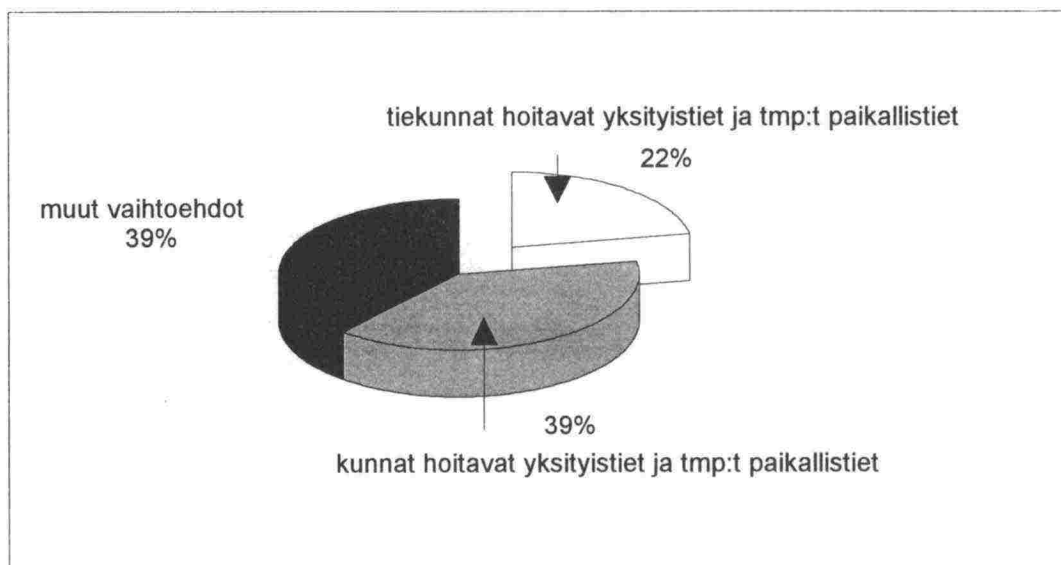
3. Kunnossapitotaso ei aina vastaa liikenteellistä merkitystä.
4. Vaatii kunnalta suurehkoa työpanosta kunnossapitotöiden järjestämisessä ja avustusten hakemismenettelyssä.
5. Kunnossapitotoimenpiteet voivat viivästyä syrjäisemmillä yksityisteillä

Kunnissa, joilla on merkittävä osuus kuntansa alueella olevien yksityisteiden kunnossapidossa, on taloudellisen tilanteen seurauksena paineita siirtää kunnossapitokustannuksia tiekunnille. Näissä kunnissa tiekuntien omavastuu on jäänyt aikaisemmin pieneksi tai käytännössä olemattomaksi, jonka seurauksena tiekunnat ovat suurelta osin passivoituneet. Yksityisteiden varilla asuvat henkilöt mieltävätkin tiensä "kunnan tieksi" tai yleiseksi tieksi, jonka kunnossapitotyöt ja -kustannukset eivät kuulu heille.

Edellämainituilla kunnilla on paineita vähentää kunnossapitoavustuksia myös niillä teillä, joiden kunnossapito on tiekuntien vastuulla. Tutkimukseen osallistuneista kunnista Siikajoki on lopettanut rahallisen avustuksen antamisen ko. tiekunnille vuonna 1992. Useissa kunnissa on käynnissä taloudellisen tilanteen vuoksi "arvokeskustelu", jossa kunnan tarjoamat palvelut joudutaan laittamaan tärkeysjärjestykseen. Tällöin yksityistiet joutuvat kilpailemaan omista avustusrahoistaan mm. sosiaali- ja terveystalvelujen kanssa.

Esimerkkinä tilanteesta, jossa kunta on irtisanonut tiekuntien kanssa solmimansa hoitosopimukset, on Haapaveden kunta Keski-Pohjanmaalla. Kunta sanoi valtuuston päätöksellä irti 52 kappaletta hoitosopimuksia. Irtisanottujen valtionapua saavien yksityisteiden yhteispituus on 180 km. Syynä irtisanomiseen oli kunnan taloudellinen tilanne. Yksityistiet olivat kunnan hoidossa 15 vuotta ja kunta teki yksityisteillä kaikki kunnossapitotyöt. Sanomalla irti hoitosopimukset kunta pyrkii vähentämään kaluston tarvetta sekä henkilöstön työmäärää. Ongelmana hoitosopimusten irtisanomisessa on tiekuntien uudelleen aktivointi teiden kunnossapidossa. Haapavedellä tiekuntien toimintaa pyritään käynnistämään neuvonnalla ja koulutuksella. Tie kuntien reaktiot ovat olleet päätökseen negatiivisia. Haapavesi ei kuitenkaan jatkossa aio ottaa yksityisteitä hoitoonsa. Haapaveden kunnalle on tähän mennessä tullut useita kyselyjä muilta alueen kunnilta hoitosopimusten irtisanomisesta ja sen onnistumisesta. Tämän perusteella voidaan olettaa alueen muiden kuntien tarkkailevan Haapaveden kokemuksia ja toimivan sen perusteella.

Selvityksen perusteella kuntien osuus valtionapua saavien yksityisteiden kunnossapidon hoidossa tulee seuraavan 2 - 4 vuoden aikana vähenemään huomattavasti. Yksityisteiden hoidosta huolehtivista kunnista 22 %:n mielestä yksityisteiden hoidon tulisi kuulua tiekunnille (Kuva 30). Tie kunnissa, joiden teitä hoitavat kunnat vastaava luku on 6 %.



Kuva 30. Käsitykset mielekkäästä pientieverkon hoidosta kunnissa, joissa kunta hoitaa yksityisteiden kunnossapitotöitä.

Jatkossa 35 prosentissa kunnista, joissa kunta on hoitanut kunnossapidon, pyritään jakamaan kunnossapidosta aiheutuneita kustannuksia tiekunnille. Paineet kustannusjakoon tiekuntien suuntaan olivat tutkituissa kunnissa vielä tätäkin suuremmat, mutta useissa kunnissa epäiltiin muutosten kariutuvan kunnanvaltuustossa. Runsaassa viidesosassa kunnista aiotaan lähitulevaisuudessa sanoa irti tiekuntien kanssa solmittuja hoitosopimuksia. Suuntaus on selvä. Kunnat vähentävät osuuttaan yksityisteiden kunnossapitotöissä, lisäävät tiekuntien omavastuuta ja pyrkivät vähitellen siirtämään kunnossapidon takaisin tiekuntien hoidettaviksi.

Taulukko 10. Kenen tulisi huolehtia yksityisteiden kunnossapidosta. Kuntien ja tiekuntien vastaukset (%).

	tiekunta	kunta	tmp	urakoitsija alueurakalla	tiekunnat yhteistyössä	jokin muu
A	78	0	0	11	11	0
B	46	12	11	7	11	13
C	22	39	22	11	5	1
D	6	68	26	2	6	6

A = kunnat, jotka eivät hoida yksityisteiden kunnossapitotöitä

B = tiekunnat, jotka hoitavat yksityisteidensä kunnossapitotyöt

C = kunnat, jotka hoitavat yksityisteiden kunnossapitotöitä

D = tiekunnat, joiden yksityisteitä hoitavat kunnat

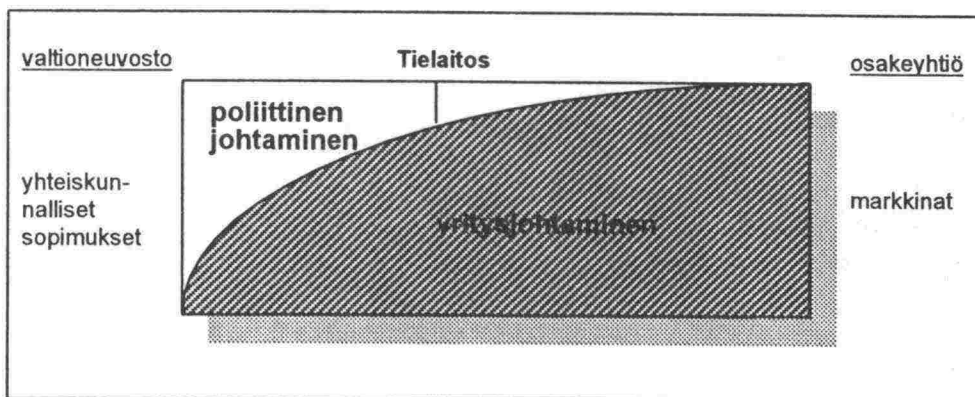
#### 4.3.2 Tiepiirien tuotteiden ja palvelujen myynti ulkopuolisille

Tielaitoksen liikelaitostuessa on tiepiireille avautunut tienpidossa mahdollisuus myydä palveluja ja tuotteita ulkopuolisille. Tavoitteena nettobudjetoinnissa on vapaan henkilö-, kone- ja kuljetuskapasiteetin myyminen

ulkopuolisille tiepiirin omaan osaamiseen liittyvinä palveluina. Nettobudjetoinnin hyödyntäminen tienpidossa on tielaitoksessa vielä vuonna 1993 osaltaan kokeilua ja maksullisten palvelutoimintojen etsimistä. Esimerkiksi Oulun tiepiirin tavoite vuonna 1993 nettobudjetoinnin osalta on menojen kattaminen tuloilla. Jatkossa pyritään voitolliseen tulokseen, jolloin osa toiminnan voitoista tuloutetaan valtiolle ja osa jää vastuuyksikölle toiminnan kehittämistä varten. Tiepiireissä palveluiden myynti ei saa lisätä henkilö-, kone- tai laiteresurssien tarvetta /18/.

Myynnin onnistuminen ulkopuolisille edellyttää tiepiireiltä markkinoiden tuntemusta, kustannustietoisuutta ja mm. kiinteiden kustannusten vähentämistä. Palveluiden myynnillä tiepiirit voivat parantaa henkilökunnan motivoitumista tehtäviinsä, palveluiden ja tuotteiden laatua sekä lisätä toiminnan taloudellisuutta ja toimintamahdollisuuksia eri tehtävissä.

Nettobudjetoinnin toteuttamisen ongelmia ovat hinnoitteluongelmat, toiminnan ja resurssien yhteensovittaminen, kokemattomuus palveluiden markkinoinnissa, lisääntyvä sisäinen laskutustyö, ennakkoasennoituminen uuteen ja lisätyön pelko.



Kuva 31. Tielaitoksen siirtyminen liikelaitoksen suuntaan. Mitä lähempänä ollaan osakeyhtiömuotoa sitä suuremmaksi taloudelliset riskit kasvavat.

Palveluiden myynnin kohderyhminä ovat pääasiassa valtion muut virastot ja laitokset, kunnat, kaupungit, tiekunnat sekä muut vastaavat yhteiskunnalliset laitokset ja yhteisöt. Tiepiirit voivat myydä mm. seuraavia tuotteita teiden ja katujen hoidossa sekä maanrakennuksessa:

1. Teiden ja katujen hoito tie- ja katuosuuksittain.
2. Tie- ja siltaurakat avaimet käteen periaatteella.
3. Osaurakoita tuotepaketteina.
4. Yksikköhintaurakoita eri työvaiheista.
5. Kone- ja laitevuokrausta tunti- tai vuorokausiveloituksella.



Esimerkkinä osaurakoista ovat rakenteen parantaminen. Tiepiirien tarjoamia yksikköhintaurakoita voisivat olla lanaukset, höyläykset ja auraukset. Myytäviä materiaali tuotteita ovat esim. öljysorapäälysteet, murskeet, suolat (levitettyinä) sekä puutavarat (kaadettuna).

Ulkopuolisille tehtävissä töissä toimivaltaa olisi pyrittävä siirtämään mahdollisimman alas siten, että eri johtotasoille olisi annettu hintakatto, johon asti he voisivat päättää itsenäisesti tuotteen tai palveluiden myynnistä. Tärkeissä ja periaatteellisissa kysymyksissä tiedotettaisiin tilanteesta tiejohtajalle. Esimerkkinä taulukossa 11 on Oulun tiepiirin kustannusrajat johtotasoittain.

Taulukko 11. Kustannusrajat urakoissa johtotasoittain ulkopuolisille tehtävissä töissä.

toimivalta	kustannusraja (mk)
tiejohtaja	
tekniisten palvelujen päällikkö	< 100 000
vastuualueen päällikkö	< 50 000
hankepäällikkö	< 50 000
tiemestari	< 5 000

Odotukset nettobudjetoinnin mahdollisuuksiin pientieverkon kunnossapitokustannusten vähentäjänä ovat suuret. Kunnista 27 %:n mielestä nettobudjetointiin liittyvillä tiepiirin toimilla voidaan laskea kunnossapitokustannuksia. Vastaava prosenttiluku tiekunnissa, joissa tiekunnat vastasivat yksityistien kunnossapidosta, oli 33 %. Yksityistien kunnossapidosta vastaavista kunnista viidesosa uskoi nettobudjetoinnilla saavutettavan kunnossapitosäästöjä.

Kuntien palvelujen kehittämistä, kuten töiden myyntiä, pidettiin myös hyvänä keinona kustannusten laskemiseksi. Mutta toisin kuin tiepiireissä, jotka pyrkivät myymään ja lisäämään palvelujaan yksityisille kuten tiekunnille, kunnat yrittävät jatkossa vähentää osuuttaan yksityistien kunnossapidossa. Kuntien myymät palvelut eivät näin ole yhtä realistinen vaihtoehto kuin tiepiirien tarjoamat palvelut. Tielaitoksen rakennustoimialoilla on kunnossapitotoimialoista poiketen toimittu tiepiiristä riippumatta enemmän tai vähemmän liikelaitosmaisesti. Myös kunnossapidon osalta tiepiirien tulisi siirtyä liikelaitosmaiseen suuntaan.

Taulukko 12. Miten voitaisiin parhaiten vähentää pientieverkon kunnossapito-kustannuksia? Kuntien ja tiekuntien vastaukset (%).

	kunnan palveluita kehittämällä	tiepiirien nettobudjetoinnilla	tärkeät yksityistiet tmp:lle	kaikki yksityistiet kunnan hoitoon	tiekuntia yhdistämällä	tingitään kp-tasosta
A	13	25	0	0	37	25
B	13	33	7	11	23	10
C	28	28	7	3	17	17
D	13	21	16	38	9	3

A=kunnat, jotka eivät hoida yksityisteiden kunnossapitotöitä  
B=tiekunnat, jotka hoitavat yksityisteidensä kunnossapitotyöt  
C=kunnat, jotka hoitavat yksityisteiden kunnossapitotöitä  
D=tiekunnat, joiden yksityisteitä hoitavat kunnat

#### Esimerkkejä tuotteiden ja palveluiden myynnistä ulkopuolisille

Tiepiirien palveluiden myynnistä toteuttamiskelpoisimpia ovat tie- ja siltaurakat kokonaispaketteina, osaurakat ja yksikköhintaurakat kuten esimerkiksi pölynsidonta, auraus ja sorastus. Jo aikaisemmin tiepiireissä on harjoitettu kone- sekä laitevuokrausta ulkopuolisille, mutta hinnat eivät ole olleet riittävän kilpailukykyisiä yksityisiin verrattuna ja vuokraustoimintaa ovat rajoittaneet osaltaan tielaitoksen sisäiset ohjeet. Nettobudjetointi mahdollistaa paremmin konevuokrauksen. Tiemestaripiiri voi vuokrata esimerkiksi tiehöylää kuljettajineen tiekunnille tai kunnille. Kuorma-autojen vuokrauksessa tiemestaripiirit eivät ole kilpailukykyisiä yksityisten urakoitsijoiden kanssa.

Yksikköhintaurakoissa tiepiirien mahdollisuudet myydä palveluja keskittyvät lähinnä kesäkunnossapidon yhteyteen, jolloin tiemestaripiireissä on enemmän vapaata konekapasiteettia käytössä. Hyvinä esimerkkeinä kesäkunnossapidon töistä, joissa tiemestaripiirit voivat myydä palvelujaan kunnille tai tiekunnille ovat sorastus ja höyläys, jotka vaativat raskasta kalustoa.

Talvikunnossapidon osalta tiemestaripiirien mahdollisuutta hoitaa yksityisteiden kunnossapitoa rajoittaa yleisten teiden yhtäaikaisten toimenpidetarve. Esimerkiksi tilanteessa, jossa koko aurauskalusto on liikenteessä rajun lumisateen jälkeen, yleiset tiet aurataan ensin ja näin toimenpideaika yksityisteillä voi viivästyä huomattavasti verrattuna tiekunnan tai kunnan kalustolla suoritettuun auraukseen.

Yksittäiset tiepiirit ovat aikaisemminkin osallistuneet urakkakilpailuihin eri työkohteissa. Tällöin toiminta on kuitenkin keskittynyt yleensä kunnille tehtäviin urakoihin. Keski-Pohjanmaan rakennustoimialalla on tehty urakkakilpailun kautta saatuja töitä myös yksityisille tiekunnille. Toiminnan suuruus piirissä on ollut keskimäärin 3 - 4 Mmk/v. Vuonna 1992 toiminnan volyymi ulkopuolisille tehtyjen töiden osalta oli 7 Mmk. Suuruudeltaan urakat ovat vaihdelleet 0.2 - 2.2 Mmk:aan. Taulukossa 13 on esimerkkejä yksityisteillä tehdyistä urakoista, jotka rakennustoimiala on saanut urakkakilpailussa /11/.

Esimerkiksi Huhtalan yksityistien rakentamisessa, jossa tie parannettiin viiden kilometrin matkalla, KP:n rakennustoimialan tarjous (535.000 mk) oli 24 % halvempi kuin toiseksi edullisin yksityisen urakoitsijan tarjous ja 39 % halvempi kuin kallein tarjous. Tiepiirit pystyvät kilpailemaan yksityisten yrittäjien kanssa erityisesti rakenteen parantamisessa ja siltaurakoissa. Jos kaikkien tiepiirien yksityisille urakointi olisi volyymiltään samaa 7 Mmk:n tasoa, ulkopuolisille tehtyjen töiden yhteisumma olisi n. 100 Mmk.



Taulukko 13. Kilpailun kautta saatuja rakennuskohteita yksityisteillä.

kohde	rakennuttaja	toteuttamis- vuosi	toteutta- mishinta (mk)
Huhtalan yksityistien parantaminen	Ylivieskan kaupunki	1993	535 000
Pirskerin yksityistien parantaminen	Tiekunta (Kälviä)	1992-1993	1 402 000
Käännän yksityistien parantaminen	Tiekunta (Alavieska)	1989-1992	2 149 000
Vehkaperän yksityistien parant.	Alavieskan kunta	1991	259 000
Särkimäen yksityistien silta	Perhon kunta	1990	310 000
Tofferin yksityistien silta	Halsuan kunta	1990	315 000
Liukon yksityistien silta	Halsuan kunta	1988	180 000



Kuva 32. Porrasjoen silta. Tiepiirin urakoima kohde yksityisteillä.

Tiepiirien kunnossapitourakoinnista yksityisteillä on vähän esimerkkejä. Ne ovat poikkeuksetta suppeita satunnaistapauksia eivätkä tiemestaripiirin johdonmukaista palvelujen myyntiä ulkopuolisille. Oulun tiepiirissä Pudasjärven tiemestaripiiri on hoitanut talvikaudella 1992 - 1993 osan Pudasjärven metsähallinnon hoitoalueen metsäteiden talvihoitoa, johon sisältyi auraus, polanteen tasaus höylällä ja alusterällä. Kunnossapitourakan toteutuma oli n. 2 300 mk ja se kattoi tiemestaripiirille aiheutuneet palkkaus-, kone- ja laite- sekä yleis- ja yhteiskustannukset.

Kyselyjen perusteella, jotka tehtiin 22 tiemestaripiirille Oulun ja Hämeen tiepiirien alueella, 10 tiemestaripiiriä piti nettobudjetoinnin tarjoamia mahdollisuuksia keinona vähentää kunnossapitokustannuksia pientieverkolla. Osa



tiemestaripiireistä on sitä mieltä, ettei tiemestaripiireillä riitä kalustoa ja henkilökuntaa yksityisteiden kunnossapidon pysyvään urakointiin, vaan pelkätään satunnaistapauksiin henkilöstö- ja kalustoresurssien puitteissa. Tällöin kyseeseen tulisivat lähinnä kesäkunnossapidossa pölynsidonta ja höyläys sekä talvikunnossapidossa hiekoitus tiekunnan tilauksesta.

*Taulukko 14. Tiepiirien tiekunnille tarjoamien palveluiden soveltuminen osaksi tiemestaripiirien toimintaa ja yleisten teiden kunnossapitoa.*

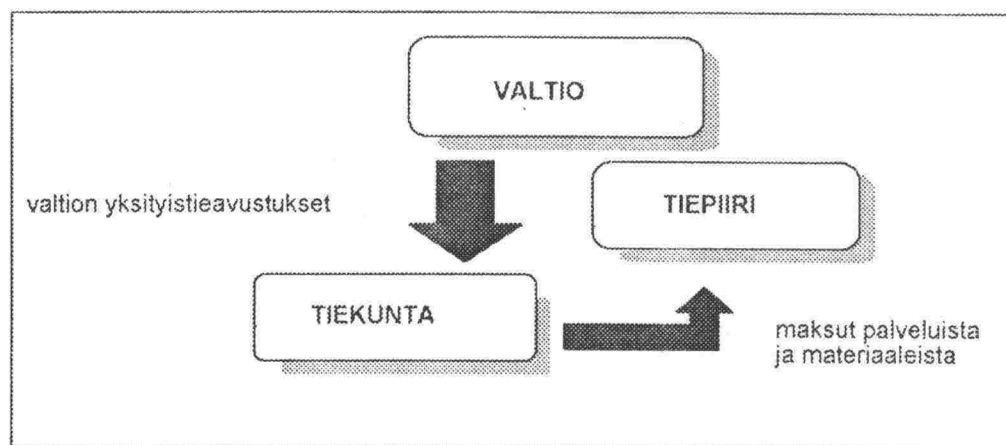
tiepiirin tarjoamat palvelut	soveltuminen tmp:n toimintoihin
talvikunnossapito	+
talvikunnossapiton osaurakat	+
auraus	+
talvihöyläys	+
hiekoitus	++
kesäkunnossapito	++
kesäkunnossapidon osaurakat	++
pölynsidonta	++
höyläys	++
lanaus	++
sorastus	++
tie- ja siltaurakat	++
kone- ja laitevuokraus	++
materiaalien myynti	+++

+++ = soveltuu hyvin                      - = huonosti  
++ = kohtalaisesti                      - - = erittäin huonosti  
+ = satunnaisesti

Haastatteluilla ja kyselyillä pyrittiin luomaan karkea malli siitä mitä vaatimuksia yksityistien tulisi täyttää, jotta tiemestaripiiri voisi hoitaa ko. tien kunnossapitoa tai satunnaisia kunnossapitotöitä. Perusvaatimus yksityistielle on, että tie liittyy sopivasti muuhun tieverkkoon, jolloin yksityistien kunnossapito voidaan tahdistaa hyvin yleisten teiden kunnossapitotöihin. Tmp:n tai sivutukikohdan etäisyys hoidettavasta tiestä tai tien pituuden painoarvo on sitä vastoin vähäinen.

Nettobudjetoinnin toteutumisen esteenä voi olla tiemestaripiirien asenne palveluiden myyntiin ulkopuolisille. Tiemestaripiirien mahdollisuudet tehdä kunnossapitotöitä, esim. hoitaa talviauraus, on lainsäädännöllisesti mahdollista, mutta aikaisemmin tielaitoksen sisäisin ohjein ja budjettiteknisesti estetty. Vaikka asenteet pääosin ovat myönteiset, osalle tiemestareista yksityistiet ovat rasite, joiden valtionavustusasioiden hoito vie liikaa voimavaroja.

Tiepiirin palvelujen myynti ulkopuolisille, kuten tiekunnille, merkitsee parhaimmillaan tiepiireille esimerkiksi osan tiekuntien saamien valtionavustusten kanavoitumista takaisin valtiolle ja yleisten teiden tienpitoon. Tiekunnat saavat puolestaan käyttöönsä luotettavan urakoitsijan, jolla on ammattitaitoinen henkilöstö ja tehtäviin sopiva kalusto.



Kuva 33. Tiepiirin urakointi tiekunnille.

#### 4.3.3 Alueurakointi

Alueurakoinnilla tarkoitetaan urakointimenetelmää, jossa yksityinen urakoitsija hoitaa kunnossapitotyöt tieverkolla, johon sisältyy sekä yleisiä että yksityisiä teitä. Suomessa alueurakointia on käytetty harvoin kunnossapidon järjestämismallina. Haastatelluista 19 kunnasta vain harvat tunsivat mallin. Suomussalmen kunnassa on kuitenkin toteutettu yksivuotinen (1992 -1993) talvihoidon alue-urakka. Talvihoitoon sisältyi auraus ja sohjon poisto kuorma-auton alusterällä (simmakointi).

Alueurakkaa on käytetty Suomussalmella kahdella koealueella, Vuokissa ja Hossa-Selkoskylässä. Vuokin koealueen yhteispituus on yhteensä n. 130 km. Koealue sisältää yleisiä teitä 70 km, yksityisiä teitä 40 km ja metsähallituksen metsäteitä n. 20 km. Yleististä teistä 20 km on Suomussalmi-Kuhmo maantietä ja loput paikallistietä. Selkoskylä-Hossa koealueen laajuus on yhteensä 93 km. Yleisiä teitä koealueeseen kuuluu 58 km, yksityisiä teitä 35 km sekä vähäinen määrä metsäteitä. Liitteessä 15 on esitetty kartat molemmista koealueista.

Alueurakkaa rahoittivat tielaitos, Suomussalmen kunta ja pieneltä osin metsähallitus. Tielaitos on päärahoittajana johtuen yleisten teiden suuresta osuudesta (58 % alueurakasta). Keväällä 1992 alkaneen kokeilun urakoitsijat ovat: paikallinen KTK (Vuokin alue) ja yksityinen yrittäjä (Hossa-Selkoskylän alue).

Kokeiluista ei ole vielä käytössä kustannustietoja. Kunnan edustajan mukaan alueurakan seurauksena alueen talvihoidon yleinen hintataso Suomussalmella on laskenut. Kunnan arvion mukaan hintatason lasku on tuonut vuositasolla 100.000 - 200.000 mk:n säästöt kunnossapidossa. Alueurakalla on saatu aikaan mielekkäitä hoitokokonaisuuksia, jolloin siirtoajot ovat vähentyneet ja kunnossapito järjestyneet. Kokeilualueella aurauksen yksikköhinnat ovat alueen yleisen hintatason mukaisia (yleiset tiet). Yksityisteiden yksikkökustannuksiin verrattuna yksikköhinnat ovat alhaisempia.

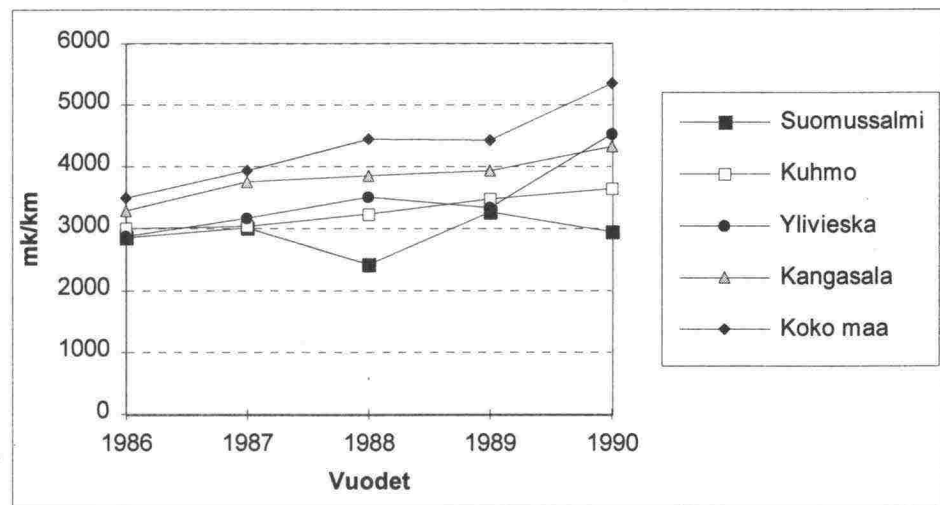
Suomussalmella on toimittu yhteistyössä tiemestaripiirin kanssa talvihoidon osalta useiden vuosien ajan. Yhteistyötä on tehty tiemestaripiirin kanssa



talvikunnossapidon osalta aurauslenkkien vaihdossa, kaluston lainauksessa ja yhteisten urakoitsijoiden, suola- ja hiekkavarastojen sekä päivystysjärjestelmien käytössä. Yhteistyön laajuus on osaltaan vaikuttanut yksityisteiden kunnossapitokustannuksiin, jotka ovat alhaisempia kuin muiden tutkittujen kuntien yksityisteiden kokonaiskustannukset (mk/km) ja koko maan keskiarvo.

Taulukko 15. Auruksen yksikköhintojen vertailu

kohde	aurauksen yksikköhinta (mk/jkm)
Vuokin koealue (KTK)	7,4
Hossa-Selkosylä koealue (K.M)	5,9
Suomussalmen yleinen hintataso	7,4
Alueen yksityiset tiet	
Suomussalmi	15,49
Hyrnsalmi	18,62
Puolanka	19,07
Koko maan yksityistiet	
tarkkailutiet	13,62
yksityistierekisteri	13,00
Yleiset tiet (koko maa)	10,67



Kuva 34. Yksityisteiden kunnossapitokustannukset kilometriä kohden eräissä tutkituissa kunnissa.

Alueurakkakokeiluun osallistuneet osapuolet, kunta, tiemestaripiiri ja metsähallitus, ovat olleet tuloksiin tyytyväisiä ja kokeilua on tarkoitus jatkaa seuraavalla talvihoitokaudella. Hoitoalueita pienennetään jonkin verran toimenpiteiden venymisen estämiseksi. Yksikköhintaurakka on jatkossakin yksivuotinen, jotta mallista saadaan lisäkokemuksia. Urakka-ajan tulisi kuitenkin olla mielummin pitempi n. 2 - 4 vuotta, jotta urakoitsijat voivat paremmin suunnitella ja kehittää kalustonsa käyttöä. Alueurakan hyviä puolia Suomussalmella ovat:



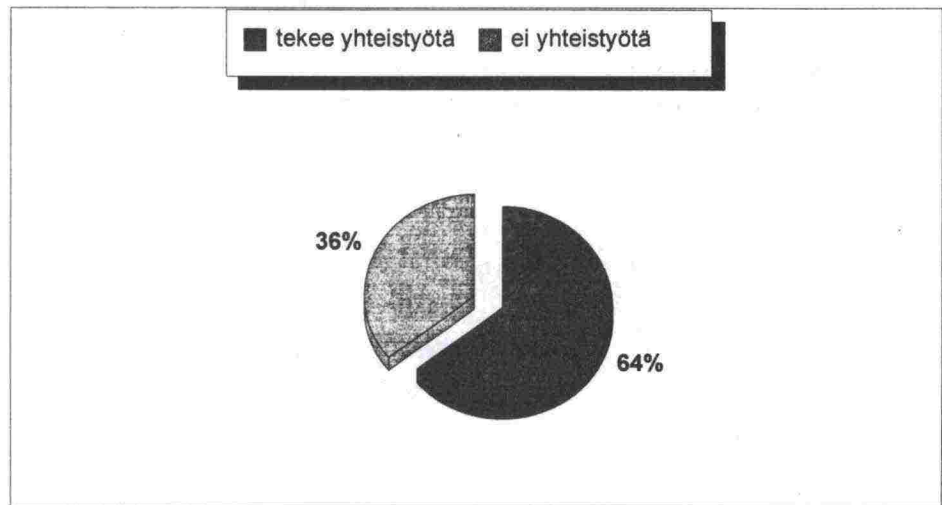
1. alueen talvihoidon hintatason lasku kilpailun seurauksena
2. mielekkäät hoitokokonaisuudet, jolloin esim. siirtoajot vähenevät
3. kunnossapito järkeistyy, jolloin seurauksena ovat riittävän suuret työmäärät ja yksikkökustannuksien lasku
4. alueen urakoitsijoille saadaan töitä
5. teiden palvelutaso nousee yksityisteillä.
6. tiemestaripiirien kalusto vapautuu tärkeimpien teiden hoitoon
7. kunnan kaluston tarve ja henkilöstön työmäärä vähenee.

#### haittoja:

1. yrittäjien asiantuntemus kunnossapitotoimenpiteiden suunnittelussa ja toteuttamisessa vaihtelee
2. hoitotoimenpiteet voivat viivästyä syrjäisimmillä yksityisteillä hoito-alueen ollessa liian laaja.

Alueurakoinnin onnistumisen edellytyksenä on kuntien ja tiemestaripiirien välisen yhteistyön kehittäminen mm. talvikunnossapidossa. Kuntien ja tiemestaripiirien yhteistyötä voisivat olla yhteisten aurasurakoitsijoiden käyttö, auraslenkkien vaihdot, yhteiset suola- ja hiekkavarastot, kaluston lainaukset ja vaihto ja yhteiset päivystys- ja hälytysjärjestelmät.

Tutkituissa kunnissa yhteistyö tiemestaripiirien kanssa on vähäistä ja rajoittuu yleensä pienehköihin aurasalueiden tai materiaalien vaihtoihin. Kunnissa, joissa kunta hoitaa yksityisteiden kunnossapitotöitä, yhteistyötä on tehty 64 %:ssa kunnista. Vastaavasti kunnissa, joissa tiekunnat hoitavat yksityisteitä yhteistyötä ei juurikaan ole tehty tiemestaripiirien kanssa.



Kuva 35. Kuntien yhteistyö tiemestaripiirien kanssa kunnissa, joissa kunta hoitaa yksityisteiden kunnossapitotöitä

Alueurakointia pientieverkon kunnossapidon järjestämismallina pidettiin mielekkäänä haastatelluista kunnista vain kahdessa. Alueurakoinnin mahdollisuuksia pidettiin kunnissa kuitenkin tutkimisen arvoisina. Vaikka odotukset alueurakointia kohtaan ovat empiviä, osoittaa Suomussalmen kokeilu menetelmällä olevan useita etuja pientieverkon hoidossa verrattuna esim. tilanteeseen, jossa kunta hoitaa yksityisteitä.

Alueurakointi soveltuu erityisesti kunnille, joissa kunta on vastannut yksityisteiden kunnossapitotöistä tai niiden koordinoinnista. Tällöin järkevien hoitokokonaisuuksien muodostaminen yhteistyössä tiemestaripiirien kanssa on mahdollista eivätkä eripuraiset tiekunnat estä kunnossapitotoimenpiteiden suunnittelua. Alueurakoinnilla voidaan saada aikaan paikallisesti huomattaviakin säästöjä ja se on merkittävä vaihtoehto hoitosopimusten irtisanomiselle.

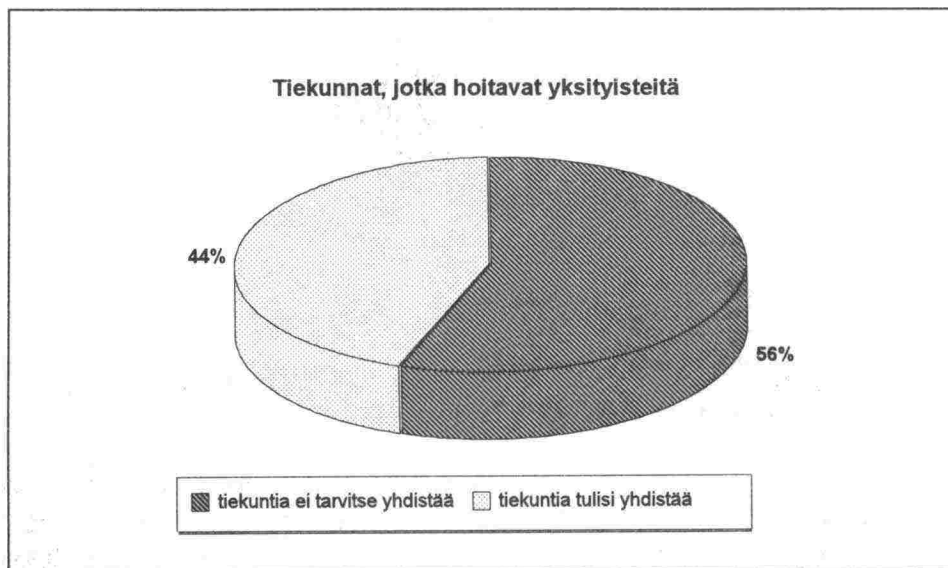
#### 4.3.4 Tie kuntien yhteistyö ja yhdistäminen

Yksityisteiden osalta valtaosa kunnista, kuten myös tiekunnista, pitää parhaimpana kunnossapidon järjestämistapana mallia, jossa tiekunta hoitaa oman tiensä kunnossapidon. Yksittäisen tiekunnan resussit eivät aina riitä tien asianmukaiseen hoitoon kaluston puutteen, heikon laadun tai kunnossapidon asiantuntemuksen puutteen vuoksi. Tie kuntien yhdistämisellä tai yhteistyöllä voidaan korjata näitä ongelmia.

Tiekuntien yhteistyö ja yhdistäminen on tähän asti ollut suhteellisen vähäistä. Yhteistyötä ovat estäneet mm. tie kuntien erimielisyys kunnossapitokustannusten ja -työmäärien jaosta. Tie kuntien yhdistäminen onkin aikaisemmin perustunut pikemminkin valtionavustuskelpoisen yksityistien aikaansaamiseksi, kuin järkevän kunnossapitokokonaisuuden luomiseksi. Pääosa tie kuntien toisiinsa liittämisistä onkin tapahtunut kunnissa, joissa kunta on huolehtinut yksityisteiden kunnossapidosta ja on näin voinut painostaa tie kuntia liitoksiin.

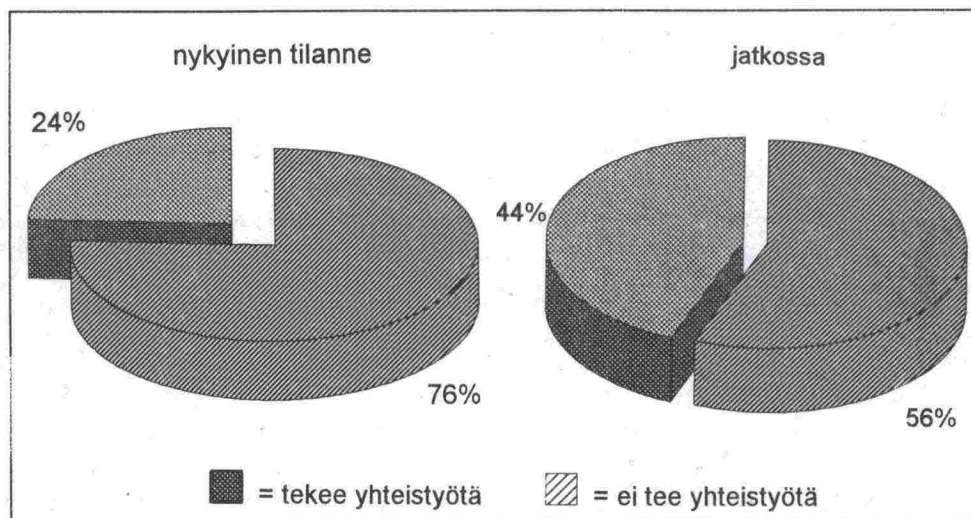


Kyselyyn vastanneiden tiekuntien asenne on yllättävän myönteinen tiekuntien yhdistämiselle. Tiekunnista 43 %:n mielestä tiekuntia tulee yhdistää suuremmiksi alueellisiksi kokonaisuuksiksi. Lisäksi 23 % tiekunnista ja 37 % kunnista, joissa tiekunta hoitaa yksityisteiden kp-työt, uskovat tiekuntien yhdistämisellä saavutettavan kunnossapitosäästöjä. Vastaavat prosenttiluvut ovat 9 % tiekunnissa ja 17 % kunnissa, joissa kunnat hoitivat kp-töitä.



Kuva 36. Suhtautuminen tiekuntien yhdistymiseen

Kyselyyn vastanneissa tiekunnissa yhteistyötä on tehty vähän ja se on ollut lähinnä kaluston lainausta. Tiekunnissa, joissa kunta hoitaa ainakin osan kunnossapitotöistä, yhteistyötä on tehty 10 %:ssa tiekunnista. Vastaava prosenttiluku on 24 % yksityisteiden hoidosta vastaavissa tiekunnissa. Taloudellisen tilanteen huonotessa asenteet tiekunnissa tuntuvat kuitenkin olevan muuttumassa. Yhteistyötä aikoo jatkossa tiekuntien kunnossapitämillä yksityisteillä tehdä nykyisen 24 %:n sijasta 44 % tiekunnista. Tiekunnissa, joissa kunta on huolehtinut vähintään osasta kunnossapitotöistä yhteistyötä aikoo jatkossa tehdä vajaa neljännes.



Kuva 37. Yhteistyöhalukkuus tiekunnissa, joissa tiekunta vastaa kp-töistä.



Yksityisteiden kunnossapidon kannalta on järkevää yhdistää teitä yhdeksi tiekunnaksi, kun tiet liittyvät toisiinsa. Tie kuntien yhdistämisellä ja yhteistoiminnalla on mahdollista tehostaa kunnossapidon suorittamista. Kaluston tehokkaamman käytön seurauksena kunnossapitokustannukset laskevat. Yhteistoiminnan avulla helpotetaan myös kaluston puutteesta kärsivien tie kuntien tilannetta. Yhteistyö kunnossapidossa yhdenmukaistaa ja nostaa teiden palvelutasoa.

Kunnilta tie kuntien yhdistäminen säästäisi jonkin verran myös hallintokuluja. Teiden laadun yhdenmukaistuessa kunnan avustusten ohjaus ja päätöksenteko helpottuisi. Tällöin kunta pystyisi mm. ohjaamaan avustuksiaan perustellusti liikenteellisesti merkittävälle teille.

Valmius tie kuntien yhdistämisiin ja yhteistoimintaan ovat suuret erityisesti niissä kunnissa ja tie kunnissa, joissa tie kuntien rooli yksityisteiden kunnossapidossa on suuri. Jotta tie kuntien yhteistyö saataisiin toimimaan ja tie kuntia yhdistettyä, kuntien tulisi kohdentaa yksityistieavustuksiaan yhdistyville ja yhteistyötä tekeville tie kunnille rajoitetun ajan. Lisätukia näille tie kunnille voisivat olla:

1. Suurempi rahallinen avustus tiekilometriä kohden.
2. Tietty määrä maksuttomia palveluja kunnan toimesta esim. pölynsidonnassa tai talviaurauksessa.
3. Yhteistyötä tekevien tie kuntien osalta lyhyempi pituusvaatimus yksityistien pääsemiseksi kunnan avustuksen piiriin.

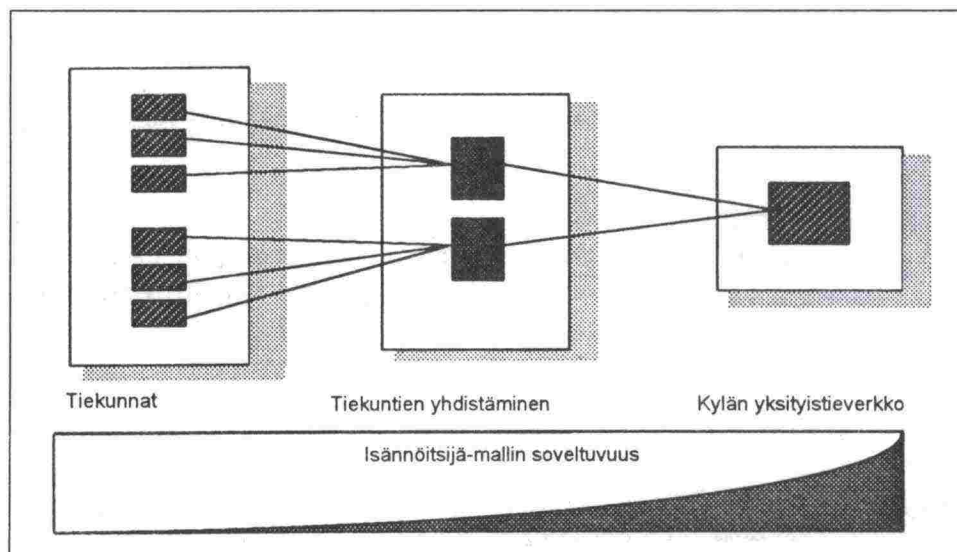
Tie kuntien yhdistymisen seurauksena on muodostunut yksityistieverkkoja, joita hallitaan yhden tie kunnan puitteissa. Yksityistieverkkojen myötä mahdollistuisi myös ns. *isännöitsijämalli*, jossa alueen yksityisteiden hallinto ja hoito tapahtuisi yritysmuodossa tai yksityisen urakoitsijan toimesta.

Haastateltujen kuntien edustajat suhtautuivat varauksellisesti isännöitsijämalliin. Malli vaatii tie kuntien voimakasta aktiivisuutta ja yhteistyötä. Parhaiten isännöitsijämalli olisi toteutettavissa mielekkään yksityistieverkon, kuten kylän muodostaman kokonaisuuden yhteydessä. Tällöin yksityistieverkko koetaan koko kylää palvelevaksi.

Ylivieskassa on tie kuntien yhdistämisellä saatu aikaan tie pituudeltaan suu rehkoja tie kuntia, kuten Kurikkatien tie kunta (10 km) ja Visuri-Sattulantien tie kunta (12 km), joita hallitaan yhden tie kunnan lukuun. Näistä Kurikkatien tie kunta, joka sijaitsee selvästi yhden kylän alueella, toimii paremmin ja tehokkaammin kuin Visuri-Sattulan tie kunta, joka on kahden kylän alueella.

Isännöitsijämallia voidaan pitää variaationa alueurakoinnista, joten sillä on saavutettavissa samat edut kuin alueurakoinnilla (vrt s. 66). Alueurakoinnista malli poikkeaa siten, että myös yksityisteiden hallintotoimenpiteet hoitaa urakoitsija. Lisäetuna voidaan mainita esim. kylien tapauksessa toteuttuna sen kylätoimintaa elävöittävä vaikutus. Isännöitsijämalli ja alueurakointi edellyttävät aluksi tie kuntien yhdistymistä ja yhteistyötä. Toteuttamiskelpoisin

malli on kunnissa, joissa kunta organisoii tai hoitaa yksityisteiden kunnossapitoa.



Kuva 38. Isännöitsijämalli.

#### 4.4 Kuntien tuleva rooli pientieverkon kunnossapidossa

Kuntien rooli yksityisteillä kunnossapidon toteuttajana vaihtelee voimakkaasti. Vaikka osa kunnista hoitaa merkittävää osaa yksityisteistä, kunnan rooli yksityisteiden tienpidon kehittämisessä on usein passiivinen ja toimenpiteet rajoittuvat vain tielautakunnan lakimääräisiin tehtäviin.

Kunnissa, joissa tiekunnat ovat hoitaneet yksityisteiden kunnossapitotyöt, vallitsevaan tilanteeseen ollaan tyytyväisiä. Tiekuunnista hieman vajaa puolet pitää tilannetta hyvänä. Näissä kunnissa ei ole tarvetta muuttaa kunnan roolia siten, että ne ottaisivat yksityisteitä hoitoonsa.

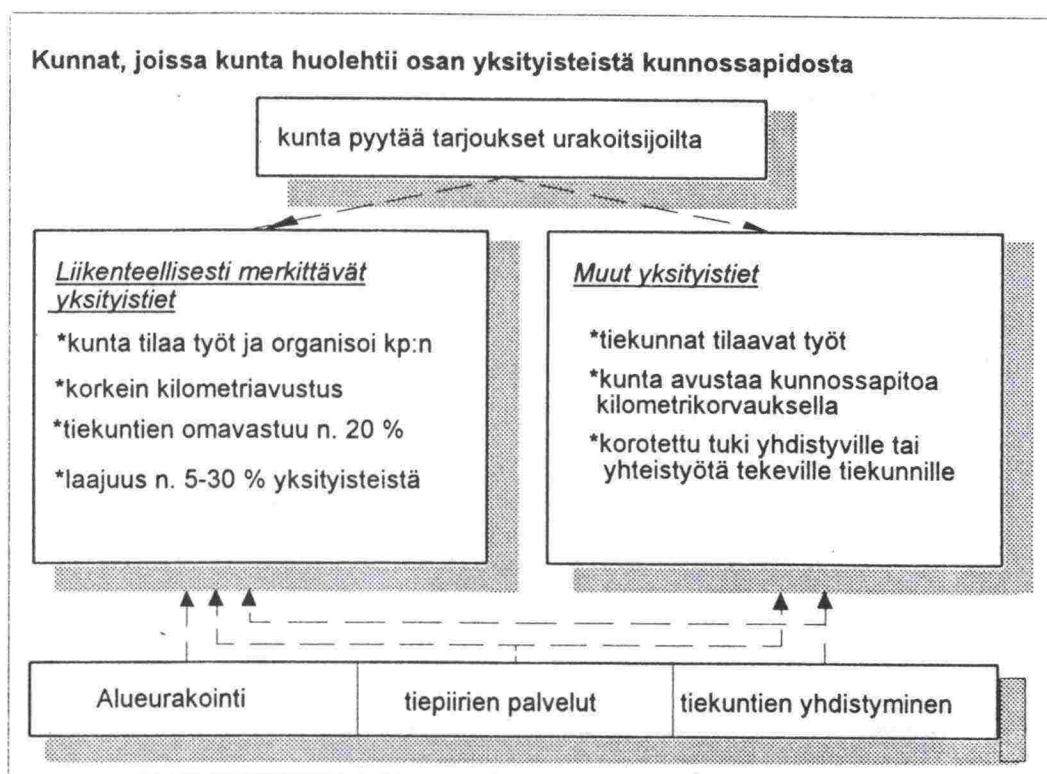
Kunnissa, joissa kunta on huolehtinut osan valtionapua saavien yksityisteiden hoidosta, vallitsevana kehityssuuntana on pyrkimys vähentää kunnalle koituvia kustannuksia siirtämällä niitä tiekuunnille ja irtisanoa tiekuntien kanssa solmittuja hoitosopimuksia. Näissä kunnissa olisi suositeltavampaa keskittää kunnan voimavarat liikenteellisesti merkittävälle teille, kuin irtisanoa hoitosopimukset. Kunnan uusi rooli jatkossa voisi olla kunnossapidon organisointi ja mm. urakkakilpailujen järjestäminen. Kyselyyn vastanneista kunnista yhdeksän piti tätä toimintaa hyvänä keinona vähentää kunnossapitokustannuksia yksityistiellä.

Tämän selvityksen perusteella keskitetyllä hoidolla, jossa kunta vastaa joko töiden organisoinnista tai itse kunnossapidosta, saavutetaan pienemmillä kustannuksilla parempi laatu yksityisteiden I-kunnossapitoluokan teillä. Liikenteellisesti merkittäviä teitä I-kunnossapitoluokan teistä oli vuonna 1989 keskimäärin 63 % eli 2 800 km. Alemman kunnossapitoluokan teillä tiekunnat pystyvät hoitamaan teitään halvemmilla kilometrikustannuksilla ja teiden laatu on liikenteen edellyttämällä tasolla.



Tärkeimmillä teillä kunta määritteli kunnossapidon tarpeen, pyytäisi ja käsittelee urakoitsijoiden tarjoukset sekä tarpeen vaatiessa organisoisi kunnossapidon suorittamista. Kuntien tulisi joko asettaa KVL-raja liikenteellisesti merkittävillä teillä, joiden kunnossapitoon kunta osallistuisi tai kunta voisi käyttää apuna yksityisteiden kunnossapitoluokitusta. Muiden yksityisteiden kunnossapito siirrettäisiin tiekunnille ja kunta avustaisi kunnossapitoa rahallisesti kilometrikorvauksena. Kilometriavustuksen suuruuden kunnat voisivat porrastaa haluamallaan tavalla siten, että kuntien avustusmenot eivät nousisi. Siirtymällä kilometrikorvaukseen, joka perustuisi kunnossapitoluokitukseen, tiekuntien taloudellisuus kunnossapitotöissä paranisi ja kunnan avustukset voitaisiin näin perustellusti kohdistaa tärkeimmille teille. Käytännössä kunta voisi pyytää alueen urakoitsijoilta tarjoukset esim. lanauksesta, pölyn sidonnasta ja murskeen toimituksesta. Varsinaisen työn tilaisivat tiekunnat niillä yksityisteillä, joissa tiekunnat vastaavat kunnossapitotöistä, ja kunta liikenteellisesti merkittävillä teillä. Liikenteellisesti merkittävillä teillä kunta voisi hyödyntää urakkakilpailussa alueurakointia ja tiemestaripiirien palveluja.

Tiekuntien omavastuu, joka voisi olla kunnossapitotöitä tai rahallinen korvaus, tulisi jatkossakin sisältyä yksityisteiden kunnossapitokustannuksiin myös niillä teillä, joissa kunta organisoii ja järjestää kunnossapidon. Omavastuutöitä voisivat olla mm. rumpujen ja siltojen kunnossapitotyöt, vierialueiden niitto ja raivaus. Määrittelemällä omavastuusuudet tiekunnan aktiivisuus ja kustannustietoisuus teidensä kunnossapidosta kasvaa.



Kuva 39. Ehdotus kuntien rooliksi jatkossa kunnissa, joissa kunta on huolehtinut yksityisteiden kunnossapitotöistä.

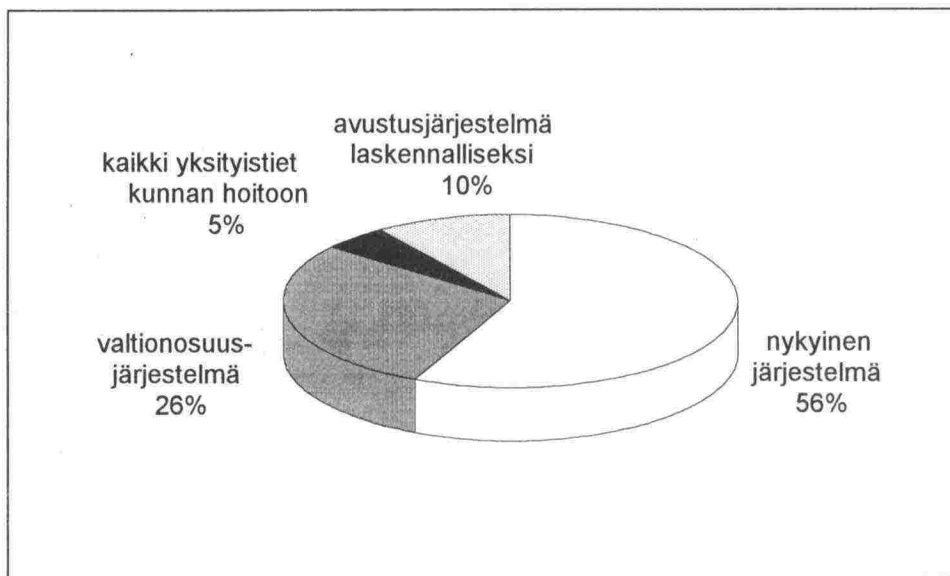


## 5 YKSITYISTEIDEN VALTIONAVUSTUSJÄRJESTELMÄT

### 5.1 Nykyinen yksityisteiden valtionavustusjärjestelmä

Nykyisessä valtionavustusjärjestelmässä valtio avustaa tiekuntia pääasias-  
sa suoraan. Kunnissa, jotka ovat ottaneet joko osittain tai kokonaan valtion-  
apua saavat yksityistiet hoitoonsa YksTieA:n 42a §:n mukaisesti, avustus  
ohjautuu yleensä kunnille. Hallinnollisesti päätävältä korvausasioissa on  
aikaisemmin ollut lääninhallituksella, mutta tämä tehtävä on siirretty asetuk-  
sella vuonna 1991 tiepiireille. Liitteessä seitsemän on nykyisen valtionavus-  
tusjärjestelmän kustannusarvioon ja maksamiseen liittyvät hallintomenette-  
lyt.

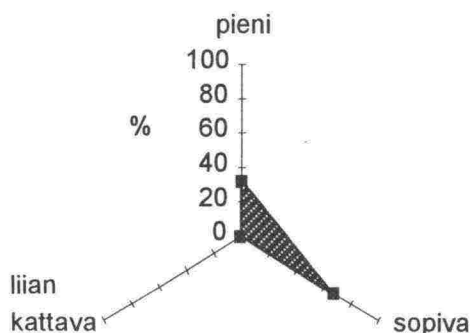
Kyselyyn vastanneista kunnista 11 kuntaa 21:stä piti nykyistä valtionavus-  
tusjärjestelmää parhaana vaihtoehtona. Kunnissa, joissa tiekunnat vastasi-  
vat yksityisteiden kunnossapidosta, viisi kuntaa kuudesta piti vallitsevaa jär-  
jestelmää parhaana. Yksityisteiden kunnossapidosta vastaavista tiekunnista  
77 % ja kuntien hoidossa olevissa yksityisteiden tiekunnista vajaa viidennes  
piti nykykäytäntöä parhaana. Viimeksimainituissa tiekunnissa kuntien toivot-  
tiin ottavan kaikki yksityistiet hoitoonsa, joka ei ole mahdollista kuntien hei-  
kentyneen rahoitus tilanteen ja pienten tienpitoresurssien vuoksi. Liitteessä  
16 on esitetty tiekuntien vastauksia eri avustusjärjestelmien mielekkyydestä.



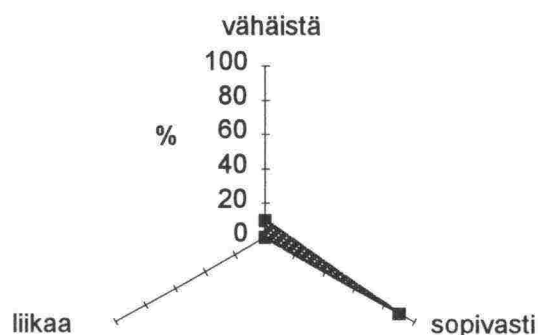
Kuva 40. Haastateltujen kuntien mielestä pientieverkon kannalta paras yksityis-  
teiden avustusjärjestelmä.

Nykyisen järjestelmän kattavuutta ja avustusten suuruutta pidetään tiepii-  
reissä yksityisteiden tarpeeseen nähden sopivina. Tiekuunnista 68 % pitää  
avustusta sopivana tai liian pienenä tiensä tarpeisiin nähden. 90 % tiekun-  
nista pitää nykyisen valtionavustuskäytännön valvontaa ja neuvontaa sopi-  
vana. Saman suuntaisia tuloksia saatiin tiekuntakyselyssä vuonna 1990 /9/.  
Viimeksimainitun kyselyn perusteella koulutusta piti tarpeellisenä tai erittäin  
tarpeellisenä 81 % vastanneista tiekunnista.

### Valtionavustuksen suuruus

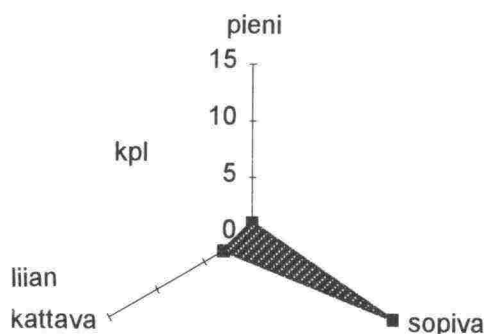


### Valvonta ja neuvonta

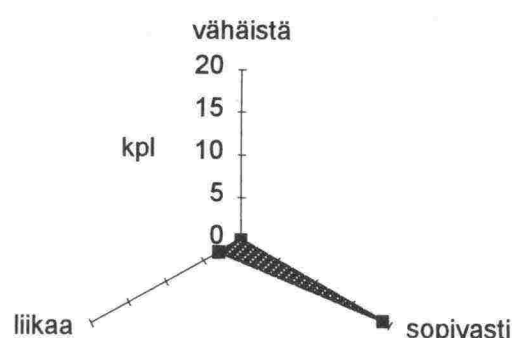


Kuva 41. Tie kuntien mielipiteitä valtionavustuksen suuruudesta ja avustusjärjestelmään liittyvästä valvonnasta ja neuvonnasta.

### Valtionavustuksen suuruus



### Valvonta ja neuvonta



Kuva 42. Tiemestaripiirien mielipiteitä valtionavustuksen suuruudesta ja avustusjärjestelmään liittyvästä valvonnasta ja neuvonnasta.

Kunnissa järjestelmää pidetään hyvin toimivana ja suhteellisen vähän voimavaroja vaativana. Avustusjärjestelmällä kuntien yksityisteiden laatutaso on noussut selvästi. Eräissä kunnissa yksityisteiden laatua pidetään teiden liikenteeseen nähden jopa liiankin hyvänä ja laatutason laskua eräänä keinona laskea kunnossapitokustannuksia.

## 5.2 Valtionosuusjärjestelmä

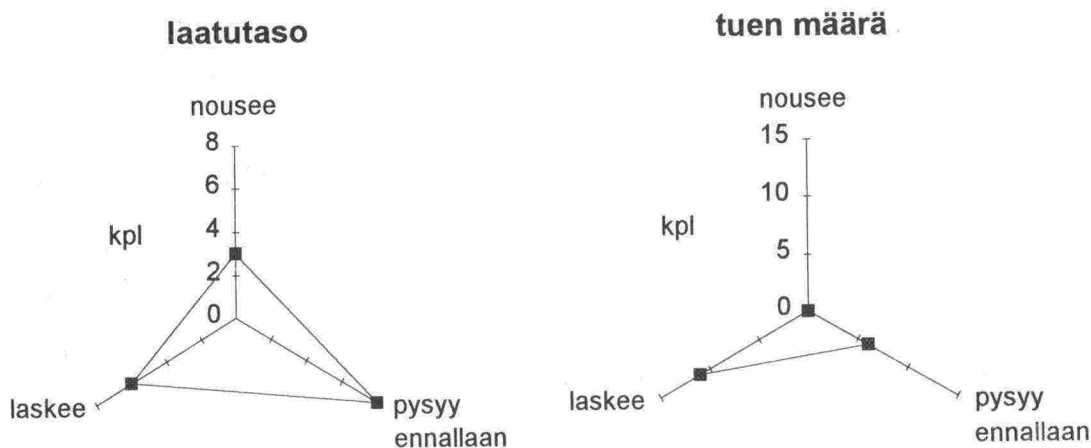
Valtionosuusjärjestelmässä avustusjärjestelmä annetaan kuntien hoidettaviksi. Valtionavustus sisältyy kunnan yleiseen valtionosuuteen ja kunta huolehtii harkintansa mukaan tie kuntien avustamisesta, valvonnasta ja tie kuntien neuvonnasta. Kunnossapidon tehtävienjakoon järjestelmä ei vaikuta.

Haastatelluista kunnista kuusi kappaletta kannatti valtionosuusjärjestelmään siirtymistä. Kaikissa näissä kunnissa kunta hoitaa yksityisteiden kunnossapitoa. Ko. kuntien mielestä tuki tulisi kuitenkin kohdentaa tarkasti valtion-

osuusjärjestelmässä yksityisteille siten, ettei avustusta voisi käyttää muuhun tarkoitukseen. Pääosassa kunnista ei nähty kuitenkaan mielekkäänä siirtymistä valtionosuusjärjestelmään. Kalustoa ja henkilöstöä hoitaa valtionosuusjärjestelmää, löytyy lähinnä niissä kunnissa, joissa kunta on vastannut yksityisteiden hoidosta. Kuntien arvioiden mukaan yksityisteitä hoitavissa kunnissa (n. 140 kpl) aiheutuisi n. 50.000 mk/kunta lisäkustannukset. Kunnissa, joissa tiekunnat ovat hoitaneet yksityisteitä (n. 300 kpl), valtion-osuusjärjestelmä vaatisi lisähenkilöiden, kuten tiemestarin palkkaamista. Tiemestarin palkka- ja sosiaalikulut vuodessa ovat n. 250.000 mk. Kaikkiaan kunnille valtionavustusjärjestelmään siirtyminen merkitsisi arviolta n. 82 Mmk lisäkustannuksia.

Tiepiireissä yksityistieasioiden hoito nähtäisiin mielellään siirtyvän kunnille. Yksityistieasioiden hoito vaatii tiepiireissä suurehkon työpanoksen. Haastatellut tiepiirien edustajat arvioivat valtionosuusjärjestelmään siirtymisen tuovan tiepiireittäin n. 0,1 - 0,2 Mmk:n säästöt vuosittain. Tielaitokselle säästö olisi siis yhteensä n. 1,4 - 2,6 Mmk.

Valtionosuusjärjestelmän myötä kunnat ja tiepiirit uskovat yksityisteiden laatutason laskevan jonkin verran. Tuen määrän oletetaan järjestelmän myötä laskevan. Kyselyyn vastanneista tiemestaripiireistä valtaosa, 11 kappaletta, uskovat laatutason säilyvän yksityisteillä entisellään.



Kuva 43. Kuntien odotukset yksityisteiden laadun ja tuen määrästä valtion-osuusjärjestelmässä

Valtionosuusjärjestelmän myötä kunnan päätävävalta kasvaisi. Kunta voisi kohdistaa avustukset tärkeimmiksi katsomilleen teille. Järjestelmän ongelmana ovat valtionosuuksien perustuminen asukasmääriin. Haastatelluista kunnista keskisuuret kaupungit kuten Kokkola, Raahen ja Ylivieska, joissa asukasluku on suurehko ja yksityisteitä vähän, saisivat valtionosuuden myötä suhteessa enemmän rahaa kuin pienet harvaan asutut kunnat, joissa yksityisteiden määrä on suurempi. Pääosassa kunnista uupuvat lisäksi valtionosuusjärjestelmän edellyttämät henkilö- ja koneresurssit. Kaksi kolmannesta kunnista ei ole ottanut yhtään yksityistietä hoitoonsa ja tienpitoresurssit on siten mitoitettu katujen ja kaavateiden tienpitoa varten. Yksityisteiden avustuksien valvonta ja neuvonta jäisi täten vähäiseksi tai loppuisi vähitellen.



suuressa osassa kunnista, jonka seurauksena laatutaso laskisi ja laadun vaihtelevuus kasvaisi.

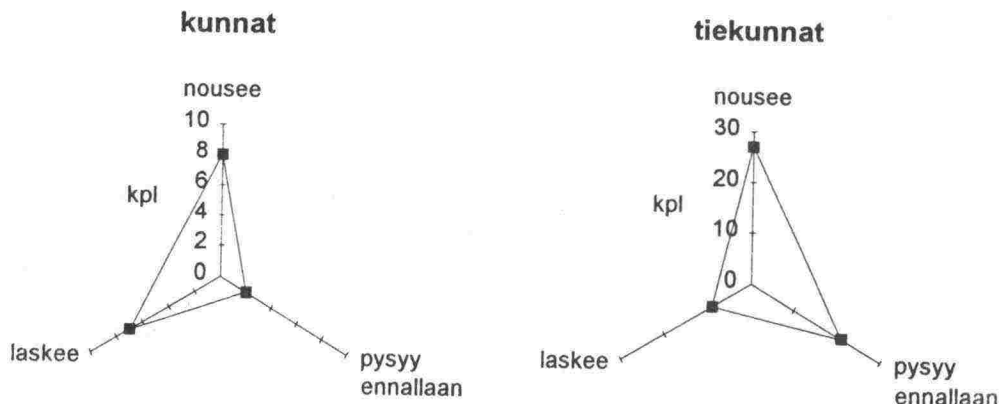
### 5.3 Yksityistiet kuntien hoitoon

Yksityisteiden siirtämistä kokonaan kuntien hoidettavaksi kannatti kunnista ensisijaisena vaihtoehtona vain yksi kunta, Pattijoki. Mahdollisena ajateltavana vaihtoehtona sitä pitivät kolme muuta kuntaa: Alavus, Kuhmo ja Pirkkala, joissa kunta on jo ennestään vastannut kaikkien valtionapua saavien yksityisteiden kunnossapidosta. Järjestelmä ei siis toisi muutosta näiden kuntien toimintaan. Kuntia, joiden kunnossapito-organisaatio riittäisi yksityisteiden kunnossapidon järjestämiseen ilman lisähenkilökuntaa on n. 140 kappaletta. Pääosa kunnista, n. 300 kappaletta, ei kuitenkaan osallistu yksityisteiden hoitoon.

Jälkimmäisissä kunnissa yksityisteiden siirtyminen kuntien hoitoon vaatisi lisähenkilökuntaa, joka olisi yleensä tiemestari. Kunnille aiheutuisi siten hallinnossa n. 75 Mmk:n lisämenot vuosittain. Tarkkailutiejärjestelmän mukaan tiekuntien hoidossa olevien teiden kunnossapitokustannukset ovat 30 % pienemmät, kuin kuntien hoidossa olevien teiden. Yksityisistä teistä kuntien hoidossa on 19 % ja vuonna 1991 keskimääräinen kunnossapitokustannus kilometriä kohden oli 4.100 mk. Kunnossapitokustannuksissa kunnille aiheutuva lisäkustannus olisi siis luokkaa n. 70 - 75 Mmk. Yhteensä kunnille aiheutuisi siten n. 145 Mmk:n lisämenot hallinnon ja kunnossapidon osalta. Konttisen työryhmän arvion mukaan järjestelmä aiheuttaisi n. 110 Mmk:n lisäkustannukset.

Siirtämällä yksityistiet kuntien hoidettaksi tiekunnat uskovat yksityisteiden laatutason nousevan. Myös tiepiirit arvioivat laatutason nousevan, mutta epäilevät kuntien resursseja hoitaa yksityisteitä. Kyselyyn vastanneista kunnista 65 %:n mielestä kunnilla ei ole kalustoa ja resursseja hoitaa yksityisteitä. Kunnista, joissa yksityistiet ovat tiekuntien hoidossa, kukaan ei pidä mahdollisena yksityisteiden kunnossapitoa tai sen koordinoitua pelkästään kunnan toimesta.

Kaikkien yksityisteiden siirtyminen kunnan hoidettaviksi on mahdotonta. Kunnissa on taloudellisen tilanteen vuoksi halu vähentää jo kunnan hoidossa olevien teiden määrää eikä kuntien talous kestä uusia lisärasituksia. Kunnista pääosalla ei ole kalustoa hoitaa yksityisteiden kunnossapitoa tai asiantuntevaa teknistä henkilökuntaa, jota tarvittaisiin järjestämään yksityisteiden kunnossapitoa.



Kuva 44. Yksityisteiden hoidon siirtyminen kuntiin ja sen aiheuttama vaikutus teiden laatuun.

#### 5.4 Avustuksien maksatus kunnille

Järjestelmässä valtion viranomaiset tekisivät tiekohtaiset avustuspäätökset. Avustukset maksettaisiin "könttänä" kunnille, jotka maksaisivat avustukset tiekunnille. Avustuksen käyttöä valvoisivat kunnat.

Haastatelluissa kunnissa ko. järjestelmää ei pidetty parempana kuin nykyistä järjestelmää. Kuntien edustajien perusteluina olivat mm. seuraavat: Kun valtion avustusjärjestelmän kehittämisen tavoitteena on ollut hallintomenetelyjen ja kustannuksien vähentäminen, siirtämällä kunnat mukaan avustuksen maksatukseen lisättäisiin hallintoon yksi lisäporras. Toisaalta kuntien päättämätön ei kasvaisi, koska tiekohtaiset avustuspäätökset tehtäisiin edelleen valtion viranomaisten toimesta. Kuntien rooli jäisi lähinnä maksun välittäjäksi. Järjestelmän hoidon ei uskottu olevan mahdollista välttämättä nykyisellä henkilökunnalla, vaikka avustuksien valvonta säilyisikin tiepiireillä. Tätä mieltä olivat erityisesti ne kunnat, joiden panostus yksityisteiden hoitoon on vähäistä.

Konttisen työryhmän laskelmien mukaan valvonnan siirtäminen kunnille aiheuttaisi hallintokuluissa 60 Mmk:n vuotuisen kasvun. Tiepiirien hoitaessa valvonnan kunnille ei aiheutuisi merkittäviä lisäkustannuksia. Selvityksessä haastateltujen kuntien edustajien arvioiden perusteella lisäkustannus olisi yhteensä 11 Mmk, vaikka tiepiiri hoitaisi avustusten valvonnan. Haastateltujen kuntien arviot lisäkustannuksista perustuvat puoleen toimistohenkilön työpanoksen hinnasta.

#### 5.5 Avustusjärjestelmää koskevat muutosehdotukset

Yksityistielain valtioavustusjärjestelmän kehittämistä on tutkinut aikaisemmin kaksi Liikenneministeriön asettamaa työryhmää: ns. Konttisen ja Teräsvirran työryhmät. Konttisen työryhmä sai mietintönsä valmiiksi 31.1.1991. Työryhmä vertaili erilaisia avustusjärjestelmävaihtoehtoja ja ehdotti mm. avustusehtoihin muutoksia.

Ehdotusten mukaan avustuksia olisi maksettu vähintään yhden kilometrin pituiselle vähintään yhden pysyvästi asutun talouden yksityisteille. Avustus olisi lakkautettu ainoastaan maa- ja metsätalouskäytössä olevilta ja pelkästään vapaa-ajan asuntoihin johtaville tienosilta, joita on eniten Uudenmaan, Turun, Hämeen ja Vaasan tiepiirien alueella. Lisäksi avustus lakkautettaisiin asema-, rakennus- tai rantakaava-alueella olevalta yksityistieltä. Toteutukseen ehdotukset olisivat merkinneet avustettavan tiepituuden kasvua n. 7.400 km:lla ja avustussumman kasvua yhteensä n. 30 Mmk vuosittain. Avustusjärjestelmistä työryhmä piti edelleen parhaana nykyistä järjestelmää muutamien hallinnollisin muutoksin, joilla päätöksenteko lääninhallituksilta siirretään tiepiireille /9/.

Konttisen työryhmän mietinnön valmistumisen aikana 1989 -1991 valtion ja kuntien taloudellinen tilanne heikkeni, jolloin valtion taloudelle lisämenoja aiheuttavat ehdotukset torjuttiin. Liikenneministeriö asetti uuden työryhmän 10.12.1991 avustusjärjestelmän kehittämiseksi. Ns. Teräsvirran työryhmä sai mietintönsä valmiiksi 30.9.1992. Mietinnön perusteella avustusta voitaisiin myöntää edelleen sellaiselle tielle, joka on tarpeen vähintään kolmen pysyvästi asutun talouden pääsytienä vähintään yhden kilometrin matkalla. Työryhmän ehdotuksen mukaan kunnossapitoavustuksen määräytymisperusteet muutettaisiin laskennallisiksi (mk/km) ja koko maan keskimääräisiin kunnossapitokustannuksiin perustuviksi. Lisäksi kunnossapitoavustuksista vähennettäisiin tiekunnan omavastuuosuus, joka on 100 m kutakin tien vaikutuspiirissä olevaa asuttua taloutta kohden. Tiekohtaista avustusta maksettaisiin 3/4 osaa tien laskennallisista kunnossapitokustannuksista, kun tieosakkaiden omavastuuosuudet (100 m/talous) on vähennetty pois.

Teräsvirran työryhmän laskelmien mukaan siirtymällä laskennalliseen järjestelmään sekä lakkauttamalla avustukset pelkästään maa- ja metsätalouskäytössä olevilta ja vain vapaa-ajan asuntoihin johtavilta teiltä sekä tieosilta avustusmenot vähenisivät vuoden 1991 tilanteessa laskettuna 134 Mmk:sta 125 Mmk:aan eli yhteensä 9 Mmk. Lisäksi tielaitoksen osalta saavutettaisiin 1,5 - 2,0 Mmk:n ja kuntien osalta 0,5 -1,0 Mmk:n vuosittaiset säästöt hallintokustannuksissa. Avustusten lakkauttaminen vain maa- ja metsätalouskäytössä olevilta sekä pelkästään loma-asutukseen johtavilta yksityisteiltä toisivat n. 10 Mmk:n säästöt /10/.

Uudesta laskentatavasta kärsisivät mm. Uudenmaan, Hämeen, Vaasan ja Lapin tiepiirien alueet. Uudenmaan tiepiirin avustuksen pienenemiseen vaikuttaisivat mm. tiekuntien omavastuuosuudet, jotka riippuvat talouksien määrästä yksityisteiden varsilla. Pohjois-Suomen tiepiirien avustussummien pienenemiseen vaikuttavat mm. maa- ja metsätalouskäytössä olevien yksityisteiden määrät. Liitteellä 17 on esitetty yksityisteiden taloudet/tie ja niiden tieosien lukumäärät, joissa on vain loma-asutusta, tiepiireittäin.

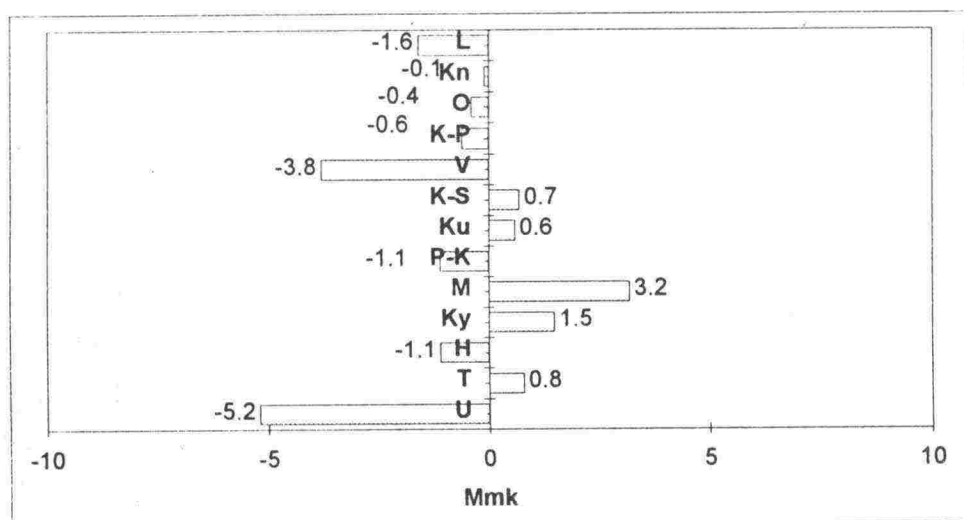
Tiepiireistä kaikki kannattivat siirtymistä laskennalliseen järjestelmään. Tiepiirien perusteluina olivat mm. laskennallisen järjestelmän vaatima pienempi työmäärä vallitsevaan järjestelmään verrattuna. Pois jäisivät esim. tiekohtaisten kustannusarvioiden laadinta. Tiepiireissä nähtiin kuitenkin tarpeellisenä jatkaa tiekuntien neuvontaa yksityistieasioissa. Hallinnollisten toimenpiteiden minimoituessa tiepiiri ja tiemestaripiirit voisivat keskittyä neuvontaan



ja opastukseen. Järjestelmä kannustaisi tiekuntia säästeliäisyyteen ja tehokkuuteen kunnossapidossa, koska käytössä olisi vain tietyn suuruinen avustussumma. Haastatelluista kunnista kolme kannatti kunnossapitoavustusten muuttamista jatkossa laskennalliseksi. Muissa kunnissa laskennalliseen järjestelmään siirtymisen pelättiin laskevan yksityistieavustuksia ja vähentävän yksityistieasioiden painoarvoa.

Laskennallisen avustusjärjestelmän myötä järjestelmä muuttuisi tierasituksen osalta oikeudenmukaisemmaksi. Vuotuinen avustussumma kasvaisi niillä teillä, joiden vaikutuspiirissä on vähän asutusta ja siten tierasitus pysyviä talouksia kohden suuri. Avustus pienenesi niillä tiellä, joissa on runsaasti pysyvää asutusta ja tierasitus taloutta kohden pieni.

Järjestelmän huonoja puolia ovat se, että järjestelmä ei ota jatkossa huomioon mm. läpikulkuteillä olevaa muiden kuin tieosakkaiden aiheuttamaa liikkennettä, joka voi olla merkittävä kunnossapitokustannuksia lisäävä tekijä. Samoin järjestelmä ei ota huomioon alueellista sijaintia, vaan se jäisi jatkossa lähinnä kunnan avustusjärjestelmien varaan.



Kuva 45. Laskennallisen avustusjärjestelmän vaikutus tiepiireittäin.

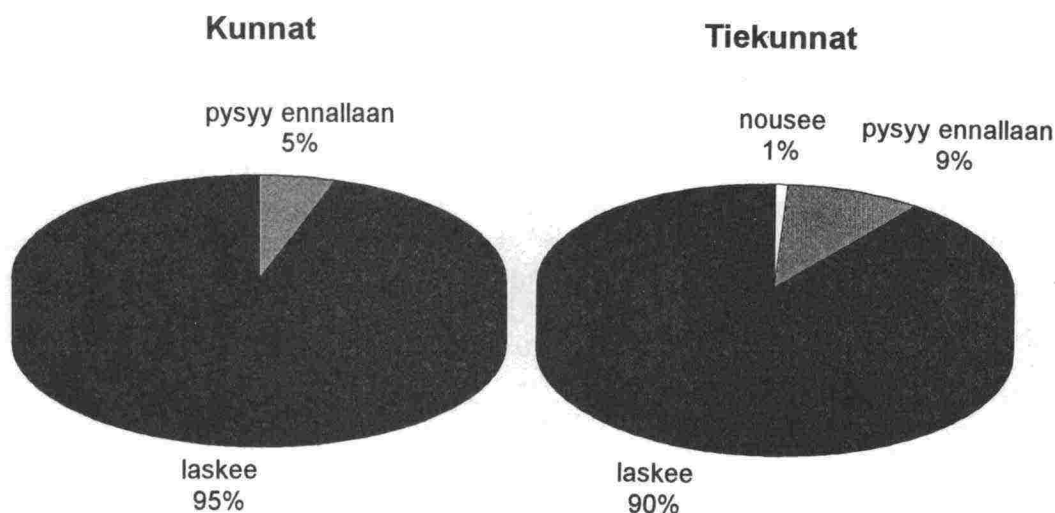
#### Kunnossapitoavustusten leikkauksen vaikutus yksityisteiden laatuun

Pientieverkon kunnossapitoon suunnatut määrärahat vähenevät jatkossa. Tielaitos joutuu keskittymään painokkaammin tieverkon merkittävimpien liikenneväylien kunnossapitoon, jolloin paikallisteiden painoarvo pienenee. Lisäksi yksityisteiden kunnossapitoon tarkoitettua valtionavustusta on leikattu 30 %:lla vuosina 1994 ja 1995. Käytännössä kunnossapitokorvausta maksetaan jokaiselle valtionapua saavalle yksityistielle enintään 70 % säännösten mukaan määräytyvästä valtionavustuksesta. Valtionavustuksen leikkaus ei koske lauttapaikkoja ja vuosittain purettavia siltoja.

Tiepiirien edustajien mielestä valtionavustuksen leikkaus ei vaikuta havaittavasti kahtena ensimmäisenä vuotena yksityisteiden laatuun.

Kunnossapidosta yksityisteillä tingitään ja osaa kunnossapitotoista, kuten sorastuksen ja ojituksen tekemistä, siirretään. Pitemmällä aikajänteellä, valtionavustuksen leikkauksen mahdollisesti jäädessä pysyväksi, yksityisteiden laatu alkaa oleellisesti pudota tien kuntoon vaikuttavien tärkeiden kunnossapitotoimenpiteiden vähetessä. Laatutason merkittävä heikkeneminen tapahtuu teiden nykykunnosta riippuen 3 - 7 vuodessa.

Kyselyyn vastanneista tiemestaripiireistä pääosa on samalla kannalla kuin tiepiirien edustajat. Tiemestarien mielestä yksityisteiden kunto ja laatu on niin korkea, että 30 %:n leikkaus ei näy aluksi yksityisteiden kunnossa. Leikkauksen mahdollisesti jäädessä pysyväksi tiestö alkaa kuitenkin rappeutua ja eräiden maaseutuelinkeinojen toimintojen, kuten puukuljetusten ja maidonkeruun, toimintaedellytykset huonontuvat. Osa tiemestareista on sitä mieltä, että 10 %:iin jäävä pysyvä avustusten leikkaus ei vaikuttaisi yksityisteiden laatuun urakoinnin ja työmenetelmien kehittyessä pitkälläkään aikajänteellä. Avustuksen leikkaus pysyvästi 10 %:lla voitaisiin kattaa tiekunnan oman aktiivisuuden, talkootöiden ja rahoituksen, lisäämisen kautta. Kunnissa ja tiekunnissa valtionavustusten leikkaukset nähdään negatiivisimpina. Kyselyyn vastanneista kunnista 95 %:n ja tiekunnista 90 %:n mielestä yksityisteiden laatutaso laskee jatkossa.



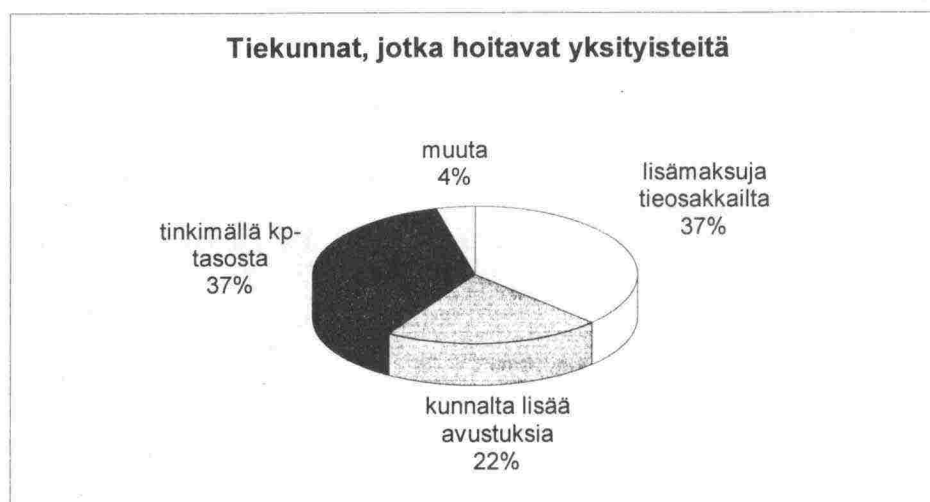
Kuva 46. Kuntien ja tiekuntien arviot valtionavutuksen 30 %:n leikkauksen vaikutuksesta yksityisteiden laatuun.

Tiekunnissa leikkauksen aiheuttama vaje kunnossapidon rahoituksessa aiotaan korvata eri tavoin riippuen siitä kuka vastaa tien kunnossapitotoista. Pääosassa tiekunnista tingitään teiden laatutasosta ja pyritään lisäämään talkootyötä. Tiekunnat, jotka ovat hoitaneet itse tiensä kunnossapidon, pyrkivät keräämään varoja lisää tieosakkailta.

Valtioavun leikkauksen seurauksena useat tiekunnat ovat toivoneet kuntien ottavan lisää yksityisteitä hoitoonsa tai lisäävän avustuksiaan. Neljännes tiekunnista oletti kuntien ottavan lisää yksityisteitä hoitoonsa. Tiekunnissa, joissa kunta on hoitanut yksityisteitä, 44 % odottaa kuntien myös korvaavan valtionavun leikkauksen. Kuntien mahdollisuudet ottaa lisää yksityisteitä



hoitoonsa ovat kuitenkin vähäiset. Kyselyyn vastanneista kunnista 14 kappaletta 21:stä olettaa kuntien vähentävän leikkauksen seurauksena hoitamensa yksityisteiden määrää. Ko. kunnat eivät aio itse lisätä yksityistieavustuksiaan, vaan pyrkivät säilyttämään ne korkeintaan nykyisellä tasolla.



Kuva 47. Miten tiekunnat aikovat selviytyä valtionavun leikkauksesta.

## 6 JOHTOPÄÄTÖKSET

Pientieverkon tienpitovastuuseen ja rahoitukseen kohdistuu taloudellisen tilanteen vuoksi muutospaineita. Mahdollisesti toteutuvan maantielakiehdotuksen mukaan liikenteellisesti merkittävät paikallistiet, yhteensä n. 27.000 km, siirtyvät maanteiksi ja vähäliikenteiset paikallistiet, joilla ei ole paikallisesti tärkeää liikenteellistä merkitystä, yksityisteiksi. Vähäliikenteisiä paikallisteitä on arvioiden mukaan n. 8.500 km. Yksityisteiden kunnossapidon valtionavustusta leikataan 30 % vuosina 1994 ja 1995. Samanaikaisesti kunnissa on paineita siirtää kunnossapitovastuuta takaisin tiekunnille ja vähentää kunnan omaa rahallista tukea.

Kunnossapitosäästöt tielaitokselle mahdollisesti yksityisteiksi siirtyvien vähäliikenteisten paikallisteiden osalta olisivat n. 69 Mmk/v. Näiden teiden siirtyessä yksityisteiksi niille maksettavat yksityistielain mukaiset kunnossapitoavustukset olisivat n. 25 Mmk/v. Paikallisteiltä poistuvat paikallisteiden kunnossapitokorvaukset olisivat n. 70 Mmk/v. Näin valtiolle aiheutuisi n. 26 Mmk:n vuosittaiset lisäkustannukset. Vähäliikenteisten paikallisteiden siirrolla yksityisteiksi saavutettavat kunnossapitosäästöt olisivat pienempiä kuin valtion menettämät paikallistiekorvaukset ja vähäliikenteisille paikallisteille maksettavat yksityisteiden kunnossapitoavustukset.

Jos kuntien yksityistieavustusten oletetaan säilyvän entisen suuruisina, kunnat avustaisivat yksityisteiksi siirtyviä paikallisteitä kunnossapitokustannuksissa n. 80 % asti. Tämä merkitsisi kunnille n. 11 Mmk:n lisärasitusta vuodessa. Koska kunnilta poistuisivat paikallisteiden kunnossapitokorvaukset n. 70 Mmk/v, hallinnollisen luokan muutos merkitsisi kunnille n. 59 Mmk



vuotuisia säästöjä. Paikallistiekorvauksien poistuminen korvaisi kunnille ne kustannukset, jotka aiheutuisivat vähäliikenteisten paikallisteiden siirtymisestä yksityisteiksi. Vähäliikenteisiä paikallisteitä siirtyisi yksityisteiksi määrällisesti eniten kantokykyluokaltaan ja väkimäärältään pienissä kunnissa. Sitä vastoin keskikokoisissa ja suurehkoissa kaupungeissa, joiden taloudellinen asema on yleensä parempi, tiekuntien tai kuntien hoidettavaksi siirtyisi määrällisesti vähän ko. teitä. Näin kunnille kohdistuvat taloudelliset edut ja haitat jakautuisivat epätasaisesti.

Tiekunnille vähäliikenteisten paikallisteiden siirtyminen yksityisteiksi merkitsisi lisäkustannuksia, joiden suuruus riippuisi siitä, miten valtio ja kunnat avustaisivat ko. teitä. Yksityisteiksi siirtyvien paikallisteiden varsilla asuville ihmisille muutos merkitsisi palvelujen saavutettavuuden huonontumista ja tien palvelutason laskua erityisesti, jos uuden tiekunnan aktiivisuus jäisi huonoksi. Jos vähäliikenteiset paikallistiet siirtyvät yksityisteiksi, tarvitaan syntyvien tiekuntien aktivoimiseen tienpidossa ja hallinnossa siirtymäaika, jonka tulisi olla vähintään neljä vuotta. Siirtymävaiheen ajan valtio tukisi ko. tiekuntia tavanomaista suuremmilla valtionavustusprosentteilla tai tiemestaripiirien kunnossapitotöillä. Siirtymävaiheen tarkoituksena on riittävän ajan varaaminen tiekuntien opastukseen ja koulutukseen uudessa roolissaan.

Paikallisteiden yksityisteiksi siirtämisen päävaikutukset ovat: kunnossapitokustannusten jakautumisen muutokset tiepiireille, kunnille ja tiekunnille. Teiden kunnossapidon ja hallintotehtävien toteutuksessa tapahtuvat muutokset sekä tieverkon ulottuvuuden pieneneminen ja haja-asutusalueiden tieverkon palvelutason muutokset. Hallinnollisen luokituksen muutosta puoltavat kunnossapitokustannusten tarkoituksenmukaisempi jakautuminen teiden merkityksen mukaan, kalusto- ja henkilöresurssien vapautuminen liikenteellisesti merkittävimmille teille ja paikallistiekorvausten perimisen aiheuttamien hallintomenettelyjen poistuminen. Selvityksen perusteella hallinnollisen luokan uudistus tulisi toteuttaa, kuitenkin ehdolla että yksityisteiksi siirtyvillä vähäliikenteisillä paikallisteillä syntyviä tiekuntia tuetaan siirtymävaiheen ajan rahallisesti ja opastetaan kunnossapitotöissä.

Tienpitovastuuta yksityisteillä tulisi jatkossa siirtää enemmän tiekuntien suuntaan erityisesti niissä kunnissa, joissa kunta on vastannut yksityisteiden kunnossapidosta. Samalla tulisi lisätä myös tiekuntien omavastuuosuutta. Edellä mainituissa kunnissa kuntien tulisi keskittyä liikenteellisesti merkittävien yksityisteiden hoitoon. Liikenteellisesti merkittävien teiden hoidossa kunnat voivat hyödyntää tiepiirin palveluita ja alueurakointia.

Selvityksen perusteella kunnat tulevat jatkossa vähentämään tuntuvasti osallistumistaan yksityisteiden kunnossapitoon. Tutkimukseen osallistuneista kunnista, jotka hoitivat yksityisteiden kunnossapitoa, viidesosan mielestä tiekuntien tulisi huolehtia yksityisteiden kunnossapidosta. Ko. kunnista 35 % pyrkii lisäämään tiekuntien omavastuuosuutta ja viidennes aikoo lähitulevaisuudessa irtisanoa tiekuntien kanssa solmittuja hoitosopimuksia. Viimeksi mainituissa kunnissa kaikkien hoitosopimusten irtisanomisten sijasta kuntien tulisi keskittää voimavaransa liikenteellisesti merkittävälle teille. Kunta määrittäisi kunnossapidon tarpeen, pyytäisi urakoitsijoilta tarjoukset ja organisoi kunnossapidon suoritusta tärkeimmillä teillä. Muilla yksityisteillä tiekunnat

tilaisivat työt kunnan järjestämän urakkakilpailun perusteella. Kunnissa, joissa yksityistiet ovat tiekuntien hoidossa, vallitsevaan tilanteeseen ollaan tyytyväisiä eikä niissä ole tarvetta muutoksiin.

Kunnossapitokustannuksia voitaisiin selvityksen perusteella parhaiten vähentää tiepiirin palvelujen myynnillä ja osallistumisella kunnossapidon urakkakilpailuihin. Haastatelluista kunnista 27 % uskoi tiepiirin palveluiden myynnin vähentävän pientieverkon kunnossapitokustannuksia. Tiepiirin tienpito-palveluista parhaiten mm. yksittäisille tiekunnille soveltuisivat kesä- ja talvikunnossapidon yksikköhintaurakat sekä tie- ja siltaurakat. Tiemestaripiirien henkilöstö- ja kalustoresurssit riittävät ko. teiden koko hoidon urakointiin rajoitetusti. Tielaitoksen rakennustoimialoilla on kunnossapitotoimialoista poiketen toimittu enemmän tai vähemmän liikelaitosmaisesti. Myös kunnossapitotoimialoilla tulisi siirtyä liikelaitosmaiseen suuntaan

Odotukset alueurakoinilla saavutettaviin kunnossapitosäästöihin ovat kunnissa pienet. Alueurakoinnilla on kuitenkin saavutettavissa useita etuja. Alueen kunnossapidon hintataso laskee. Saadaan aikaan mielekkäitä hoitokokonaisuuksia sekä töitä alueen urakoitsijoille. Kuntien henkilöstön työmäärät pienenevät ja tiemestaripiirin kalustoa vapautuu tärkeimmille liikenneväylille. Alueurakan onnistumisen edellytyksenä on kuntien ja tiemestaripiirien välinen yhteistyö. Alueurakointi soveltuu parhaiten kunnille, joissa kunnan osuus yksityisteiden kunnossapidosta on suuri.

Taloudellisen tilanteen vuoksi myös valmius tiekuntien yhdistämisiin ja yhteistoimintaan on kasvanut. Tiekunnista 43 %:n mielestä tiekuntia tulisi yhdistää suuremmiksi kokonaisuuksiksi. Tiekuntien yhteistyöllä ja yhdistämisellä on mahdollista tehostaa yksityisteiden kunnossapitoa ja helpottaa kaluston puutteesta kärsivien tiekuntien tilannetta.

Tiekuntien oman neuvontaelimen tarve korostuu osan paikallisteistä mahdollisesti siirtyessä yksityisteiksi, kuntien irtisanoessa hoitosopimuksia ja lisätessä tiekuntien vastuuta yksityisteiden kunnossapitotöissä sekä rahoituksessa. Neuvontaelin voisi toimia joko Suomen Tieyhdistyksen tai tielaitoksen palvelumuotona.

Vaihtoehtoisista yksityisteiden valtionavustusjärjestelmistä nykyinen järjestelmä on paras. Järjestelmä on hyvin toimiva ja suhteellisen vähän voimavaroja vievä. Jos avustusjärjestelmä muuttuisi laskennalliseksi, järjestelmän vaatima työmäärä pienenis. Hallinnon kevetessä tiemestaripiirit voisivat keskittyä neuvontaan ja opastukseen. Laskennallisen järjestelmän myötä avustukset muuttuvat tierasituksen osalta oikeudenmukaisemmaksi. Järjestelmä ei vaikuttaisi kunnossapitoavustuksien vuosittaiseen kokonaissummaan.

Valtionosuusjärjestelmä, avustuksien maksatus "könttänä" kunnille ja kaikkien yksityisteiden siirto kuntien hoitoon ovat huonompia vaihtoehtoja kuin nykyinen avustusjärjestelmä. Kaikissa luetelluissa vaihtoehtoissa kuntien taloudellinen rasitus lisääntyisi jossain määrin ja niillä saavutetut edut olisivat kyseenalaisia. Koska yksityisteiden valtionavustusjärjestelmää on tarkoitettu keventämään hallinnon osalta, todennäköisin vaihtoehto on



avustusjärjestelmän muuttaminen laskennalliseksi. Tiepiireille tulisi kuitenkin säilyttää valvonta- ja neuvontatehtävät myös tässä mallissa.

Kunnossapidon valtionavustusjärjestelmän leikkaus 30 %:lla ei vaikuta yksityisteiden laatuun kahden ensimmäisen vuoden aikana. Pitemmällä aikajänteellä leikkauksen jäädessä mahdollisesti pysyväksi yksityisteiden laatu alkaa oleellisesti pudota tärkeimpien kunnossapitotoimenpiteiden vähetessä rahoituksen puutteen vuoksi.

## KUVAT

1. Tutkittavien teiden asema toiminnallisessa luokituksessa.
2. Eri tietyyppien kaaviokuvia.
3. Kuntien prosentuaalinen osuus valtionapua saavien yksityisteiden hoidosta.
4. Vähäliikenteisten paikallisteiden km-kertymät ja KVL-rajat tiepiireittäin.
5. Valtionapua saavien yksityisteiden yhteenlaskettujen kappale- ja kilometrimäärien kehitys vuosina 1966-1991.
6. Pientieverkon jakautuminen vähäliikenteisiin paikallisteihin, yksityisteihin ja metsäteihin.
7. Eri tieverkon osien KVL:t, liikennesuoritteet ja prosentuaalinen osuus tieverkosta.
8. Yksityisteiden kunnossapitäjä tutkituissa tiekunnissa.
9. Kuntien osallistuminen valtionapua saavien yksityisteiden kunnossapitoon.
10. Yksityisteiden kunnossapidon rahoitus tutkituissa tiekunnissa.
11. Tieverkon kunnossapitokustannusten jakautuminen valtiolle, kunnille ja yksityisille.
12. Kunnan osuus kunnossapitotöissä valtionapua saavilla yksityisteillä ja asukastiheys tutkimukseen osallistuneissa kunnissa.
13. Tutkittavien tiekuntien yksityisteiden jakautuma pituusluokkiin.
14. Tutkittavien yksityisteiden jakautuminen kunnossapitoluokkiin.
15. Tutkimukseen osallistuneiden kuntien sijainti.
16. Vähäliikenteisten paikallisteiden pituus päälystetyypeittäin, kun KLV-rajana on 100 ajon./vrk.
17. Kunnossapitokustannukset (mk/km) yleisillä ja yksityisillä teillä kunnossapitoluokittain.
18. Pientieverkon kunnossapitokustannukset ja tiepituudet Keski-Pohjanmaan tiepiirissä.
19. Vaihtoehdon VE3 aiheuttamat kustannusmuutokset tiepiireittäin yksityisteiksi siirtyvien paikallisteiden osalta.
20. Vähäliikenteisten paikallisteiden osuus tutkittujen kuntien kaikista paikallisteista.
21. Kustannusvaikutukset tutkituissa kunnissa Oulun tiepiirissä yleisinä teinä lakkautettavien paikallisteiden osalta.
22. Yleisinä teinä lakkautettavien paikallisteiden kunnossapidon kustannusjakautuma prosentteina siirtymävaiheen ajan.
23. Kaaviokuva maantielakiehdotuksen aiheuttamista kustannusmuutoksista



24. VE3:n mukaan lasketut paikallistieluokan lopettamisen kustannusvaikutukset tiepiireittäin.
25. Paikallistieluokituksen lopettamisen aiheuttamat kustannusvaikutukset tutkituissa kunnissa.
26. Keskimääräiset kunnossapitokustannukset kuntien ja tiekuntien hoitamalla valtionapua saavilla yksityisteillä.
27. Kunnossapitokustannukset valtionapua saavilla yksityisteillä tiepiireittäin vuonna 1990.
28. Yksityisteiden laatu tutkittavien kuntien osalta.
29. Yksityisteiden kunnossapidon laatu tiepiireittäin.
30. Käsitykset mielekkästä pientieverkon hoidosta kunnissa, joissa kunta hoitaa yksityisteiden kunnossapitotöitä.
31. Tielaitoksen siirtyminen liikelaitoksen suuntaan.
32. Porrasjoen silta. Tiepiirin urakoima kohde yksityistiellä.
33. Tiepiirin urakointi tiekunnille.
34. Yksityisteiden kunnossapitokustannukset kilometriä kohden eräissä tutkituista kunnista.
35. Kuntien yhteistyö tiemestaripiirien kanssa kunnissa, joissa kunta hoitaa yksityisteiden kunnossapitotöitä.
36. Suhtautuminen tiekuntien yhdistämiseen.
37. Yhteistyöhalukkuus tiekunnissa, joissa tiekunta vastaa kunnossapitotöistä.
38. Isännöisijä-mallin soveltuvuus
39. Ehdotus kuntien rooliksi jatkossa niissä kunnissa, joissa kunta on huolehtinut yksityisteiden kunnossapitotöistä.
40. Haastateltujen kuntien mielestä pientieverkon kannalta paras yksityisteiden avustusjärjestelmä.
41. Tiekuntien mielipiteitä valtionavustuksen suuruudesta ja avustusjärjestelmään liittyvästä valvonnasta ja neuvonnasta.
42. Tiemestaripiirien mielipiteitä valtionavustuksen suuruudesta ja avustusjärjestelmään liittyvästä valvonnasta ja neuvonnasta.
43. Kuntien odotukset yksityisteiden laadun ja tuen määrästä valtionosuusjärjestelmässä.
44. Yksityisteiden hoidon siirtyminen kuntiin ja sen aiheuttama vaikutus teiden laatutasoon.
45. Laskennallisen avustusjärjestelmän vaikutus tiepiireittäin
46. Kuntien ja tiekuntien arviot valtionavustuksen leikkauksesta yksityisteiden laatuun.
47. Miten tiekunnat aikovat selviytyä valtionavun leikkauksesta.

## TAULUKOT

1. Vähäliikenteisten paikallisteiden liikennesuoritteet, KVL ja pituudet tiepiireittäin.
2. Kantokykyluokituksen mukainen kuntien kunnossapitokustannusten korvausosuus ja lukumääräinen jakautuminen luokkiin.
3. Tutkimukseen osallistuneet kunnat tiepiireittäin.
4. Luettelo kyselyyn vastanneista tiemestaripiireistä.
5. Taustatietoja tutkittavista tiekunnista.
6. Laskentataulukko vaihtoehdosta VE3.

7. Kunnossapidon kustannusmuutokset tiepiireille ja kunnille yksityisteiksi muuttuvien vähäliikenteisten paikallisteiden osalta.
8. Siirtymävaiheen suurempien avustusprosenttien aiheuttamat yksityistieavustuksien kustannukset valtiolle yleisinä teinä lakkautettavien paikallisteiden osalta.
9. Hallinnollisen luokituksen muutoksen aiheuttamat kustannusmuutokset tiepiireille sekä kunnille ja tiekunnille.
10. Kenen tulisi huolehtia yksityisteiden kunnossapidosta.
11. Kustannusrajat urakoissa johtotasoittain ulkopuolisille tehtävissä töissä.
12. Miten voitaisiin parhaiten vähentää pientieverkon kunnossapitokustannuksia.
13. Kilpailun kautta saatuja rakennuskohteita yksityisteillä.
14. Tiepiirien tiekunnille tarjoamien palveluiden soveltumien osaksi tiemestaripiirien toimintaa ja yleisten teiden kunnossapitoa.
15. Auruksen yksikköhintojen vertailu

## LÄHDEKIRJALLISUUS

1. Aalto-Setälä, E. & Martikainen, K & Rankamo, R. Yksityisen tien tienpidon käsikirja. Suomen kunnallisiitto, Helsinki, 1970.
2. Aalto-Setälä, E & Aalto-Setälä, M. Tie kunta ja järjestäytymätön tieyrittys. Suomen kunnallisiiton tekninen julkaisusarja nro 7, Vantaa, 1986.
3. Chicoine, D-L & Walzer, N. Financing and Maintaining Low-Volume Roads in the Midwestern United States. Transportation research record 1106, Fourth International Conference on Low-Volume Roads, Washington, 1987.
4. Faiz, A & Harral, C & Johansen, F. State of the Road Networks in Developing Countries and a Country typology of response Measures. Transportation research record 1128, Road Deterioration in developing Countries and Low-Volume Road Engineering, Washington, 1987.
5. Gavria, J. Mobilizing financial resources for rural roads in SSA. OECD raport, 1990.
6. Hämäläinen, E. Yksityisteiden kunnan avustukset. Suomen kunnat 7/88.
7. Hämäläinen, E. Yksityistiet muutosten myllerryksessä; Lyhyt tilannekatsaus. Esitelmä yksityistiepäivillä, 7. - 8.12 1992.
8. Isotalo, J. Community Participation in Rural Road Maintenance: Finnish Experience and Lessons for Sub-Saharan Africa. World Bank infrastructure and urban development department, Washington, 1992.
9. Yksityistielain valtionavustusjärjestelmän kehittäminen. Liikenneministeriö, Julkaisuja 5/91, Helsinki, 1991
10. Yksityistielain valtionavustusjärjestelmän kehittäminen II, Liikenneministeriö, Julkaisuja 31/92, Helsinki, 1992.
11. Matinheikki, J. Tielaitoksen myymät palvelut ja tuotteet. Esitelmä Oulussa, 13.5.1993.
12. Förordning om statsbidrag till enskild väghållning. Svensk författningssamling, Stockholm, 1989.
13. Tie 2010. Tiehallitus, 1991



14. Tielait. Lakikokoelma. Valtion painatuskeskus, 1990
15. Maantielaki luonnos. Tielaitos, Helsinki, 27.8 1992.
16. Yksityistielain valtionavustusjärjestelmän hoito. Tielaitos, Tieliikenteen-palvelut, Helsinki, 1992.
17. Tielaitoksen tilastoja. Tielaitos, Tietilastot, Helsinki, 1980 - 1991.
18. Matinheikki, J & työryhmä. Ulkopuolisille myytävät tuotteet ja palvelut. Oulun tiepiiri, Oulu, 1993.
19. Yleisten teiden kunnossapitotilastot. Tielaitos, Helsinki, 1980 - 1991.
20. Yleiset tiet. Tielaitos, Tielaitoksen tilastoja, Helsinki, 1992.
21. Tsupari, P. Yksityistäminen TVL:n kunnossapitotoissa. Työväen talou-dellinen tutkimuslaitos, tutkimuksia 17, Helsinki, 1988.
22. Korte, T. Tarkkailutietutkimus valtionavustusta saavilla yksityisteillä. TVH, Helsinki, 1990.
23. Tienpitojärjestelmän kehittäminen. TVH, Helsinki, 1988.
24. Yleisten tieverkon tarkistamisselvitys. TVH, Tieverkkotoimisto, Helsinki, 1986.
25. Yksityisten teiden tiepidon nykytilanteen selvitys. TVH 722321, Tien-suunnittelutoimisto, Helsinki, 1983.
26. Policy för enskild väghållning med kommentarer. Vägverket, Kontoret för enskild väghållning, Stockholm, 1985.
27. Wiiala, A. Yksityiset tiet. Vammala, 1962.
28. Zografos, K & Cromley, R G. Low-Volume Roadway Network Imp-rovements and the Accessibility on Public Facilities in Rural Areas. Transportation research record 1106, Fourth international conference on low-volume roads. Washington, 1987.

## LIITTEET

1. Yleisten ja yksityisten teiden kunnossapitoluokitus ja valtionapua saa-vien yksityisteiden kunnossapitoluokkien pistemäärien laskukaava
2. Taustatietoja valtionapua saavista yksityisteistä
3. Yleisten teiden ja valtionapua saavien yksityisteiden kokonaispituuksi-en kehitys vuosivälillä 1963 - 1991 ja liikennesuoritteet ja pituudet eri tieverkon osilla.
4. Maatilalain mukaiset avustukset vuosivälillä 1980 - 1992 ja kuntien maksa-mat korvaukset paikallisteiden kunnossapidosta.
5. Tutkittavien kuntien avustussummat ja -ehdot yksityisteille.
6. Yhteenveto tiepiirien, tiemestaripiirien, kuntien ja tiekuntien vastauksis-ta pientieverkon kunnossapidon parhaasta järjestämistavasta ja kun-nossapitokustannuksien vähentämisestä.
7. Yksityistielain mukaiset kunnossapidon valtionavutuksen hakemis- ja hallintomenettelyt.
8. III-kunnossapitoluokan kunnossapitokustannukset (mk/km) tiepiireittäin.
9. Kunnossapidon kustannuseroja valtionapua saavien yksityisteiden ja vähäliikenteisten paikallisteiden välillä Vaasan tiepiirissä ja yksityisteik-si siirtyvien paikallisteiden kunnossapitosäästöjen prosentuaalinen osuus kunnossapidon kokonaiskustannuksista.
10. Laskentataulukot vähäliikenteisten paikallisteiden lakkauttamisen seu-rauksista tutkituille kunnille.



11. Laskentataulukot vähäliikenteisten paikallisteiden lakkauttamisen seurauksista tiepiireittäin
12. Paikallistiekorvausten hallintomenettelyt.
13. Yksityisteiden kunnossapitokustannuksien tilastotietoja kunnossapitoluokittain jaoteltuna tienpitäjän mukaan ja yksityisteiden kunnossapitokustannukset tutkituissa kunnissa.
14. Yksityisteiden laatu kunnossapitoluokittain tutkituissa kunnissa jaoteltuna tienpitäjän mukaan ja kunnossapidon laatu kunnossapitoluokittain tutkituissa kunnissa
15. Kartat Vuokin ja Selkoskylä-Hossan alueurakoista.
16. Tiekuntien mielipiteet parhaasta valtionavustusjärjestelmästä.
17. Valtionapua saavien yksityisteiden varsilla olevat pysyvän asutuksen taloudet tiepiireittäin. Tieosien, joiden varrella lomasuntoja, kappalemäärät tiepiireittäin.

## LYHENTEET

TieL= laki yleisistä teistä 21.5.1954/234 siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

TieA= asetus yleisistä teistä 30.12.1957/482 siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen

YksTieL= laki yksityisistä teistä 15.6.1962/358 siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

YksTieA= asetus yksityisistä teistä 28.12.1962/358 siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

## Tekninen luokitus

Yleisten teiden teknisessä luokituksessa on tieverkko luokiteltu taulukon 16 mukaisesti neljään kunnossapitoluokkaan. Kunnossapitoluokka määräytyy tien keskimääräisen vuorokausiliikenteen (KVL) perusteella. Omana erillisenä luokkaan ovat kaksiajorataiset tiet. Näistä kunnossapitoluokista vähäliikenteisiä paikallisteitä kunnossapitokustannuksiltaan vastaavat lähinnä kunnossapitoluokan III sorapintaiset tiet, joiden KVL-raja on alle 200 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Taulukko. Yleisten teiden kunnossapitoluokitus.

KVL	VALTA-TIET	KANTA-TIET	SEUTU-TIET	YHDYS-TIET
> 12000	Isk	Isk	Isk	Isk
6000 - 12000	Is	Is	Is	Is
3000 - 6000	I	I	I	Ib
1500 - 3000	I	Ib	Ib	Ib
500 - 1500	Ib	II	II	II
200 - 500	II	II	II	III
< 200		II	III	III

Valtionapua saavat yksityistiet jaetaan myös neljään kunnossapitoluokkaan. Kunnossapitoluokka määritetään vaikutusalueen maankäyttö- ja liikennetietojen perusteella lasketun pistemäärän perusteella seuraavasti /16/.

Taulukko. Valtionapua saavien yksityisteiden kunnossapitoluokkien piste-rajat

pistemäärä	kunnossapitoluokka
vähintään 20	1
10-19	2
4-9	3
enintään 3	4

**Valtionapua saavien yksityisteiden kunnossapitoluokkien pistemäärien laskukaava.**

$$P = A/4 + B/25 + C/150 + D/1000 + E/15 + F/5 + G/7 + H/5L + J/50L$$

jossa P=pistemäärä

A=pysyvästi asuttujen talouksien lukumäärä

B=vapaa-ajan asuntojen lukumäärä

C=peltopinta-ala hehtaareina

D=metsäpinta-ala hehtaareina

E=kevyt linjaliikenne ajoneuvoina viikossa

F=raskas linjaliikenne ajoneuvoina vuorokaudessa

H=raskas erityisliikenne ajoneuvoina viikossa

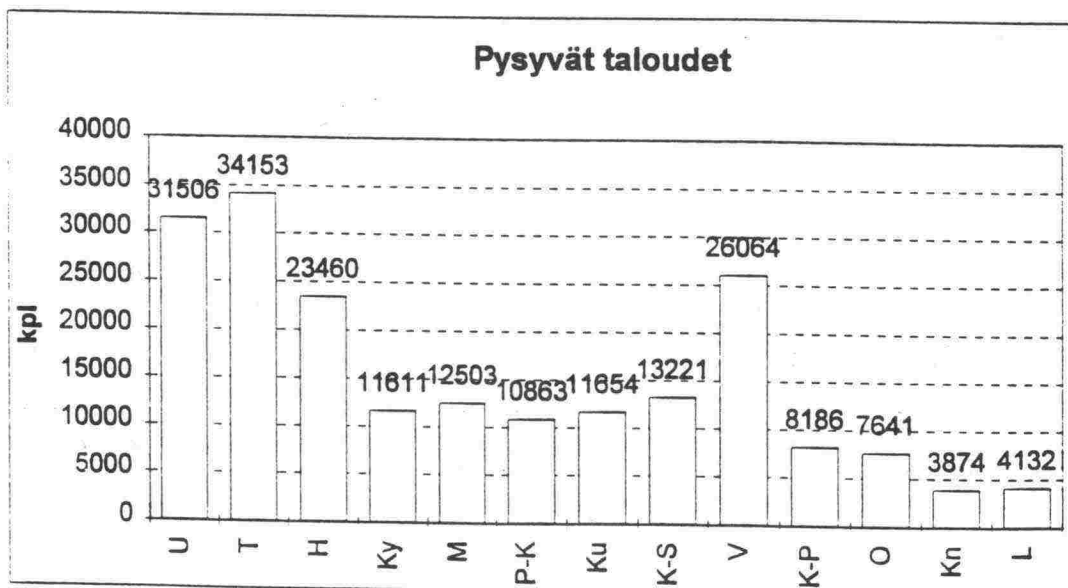
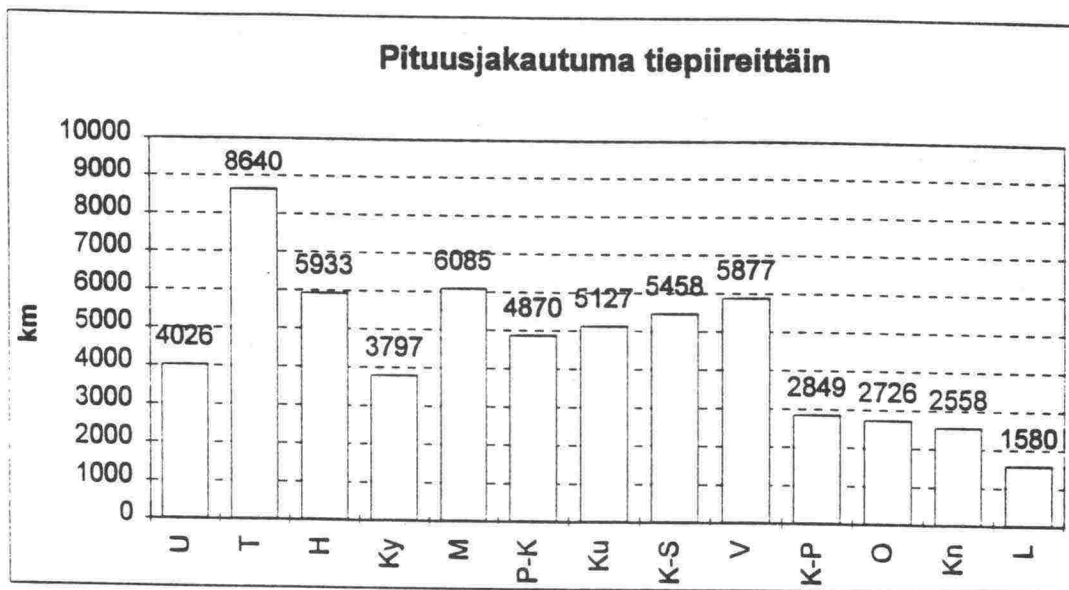
J=kevyt erityisliikenne ajoneuvoina viikossa

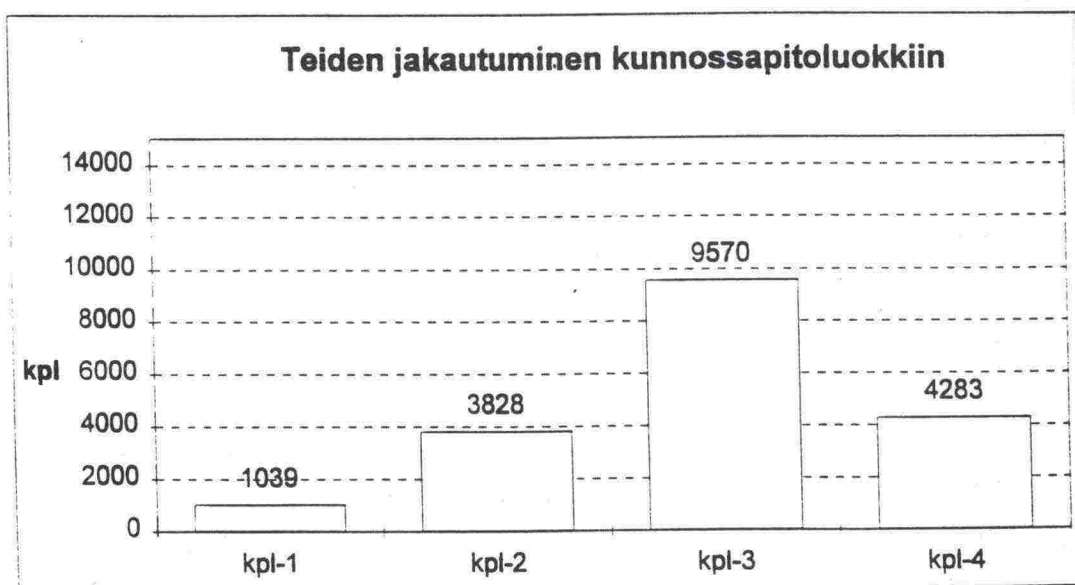
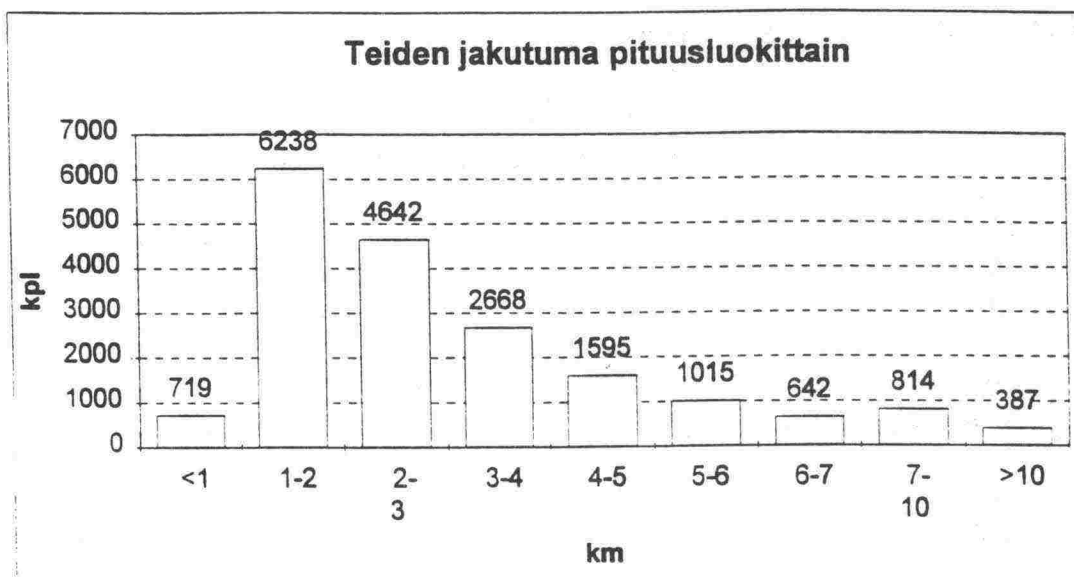
I=erityiskohteen etäisyys tien tai sen osan alkupäästä kilometreinä

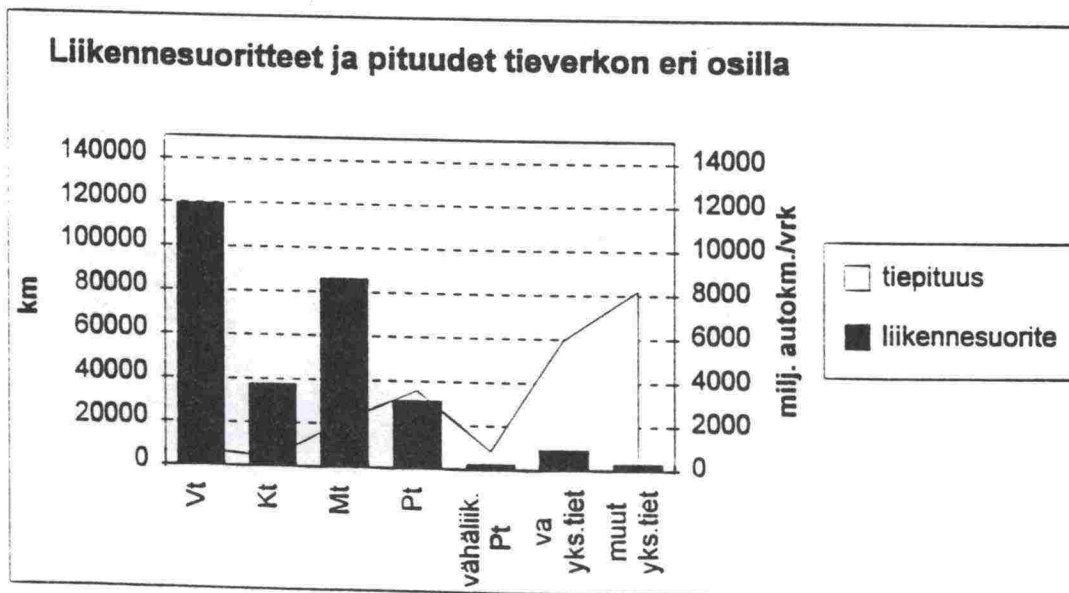
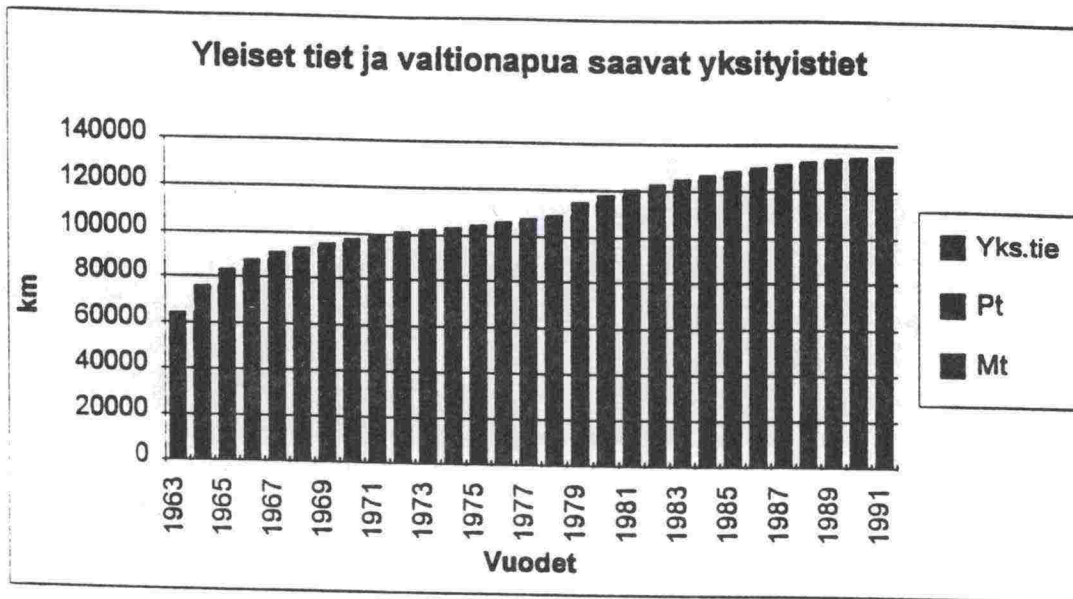
L=tien tai sen osan pituus kilometreinä



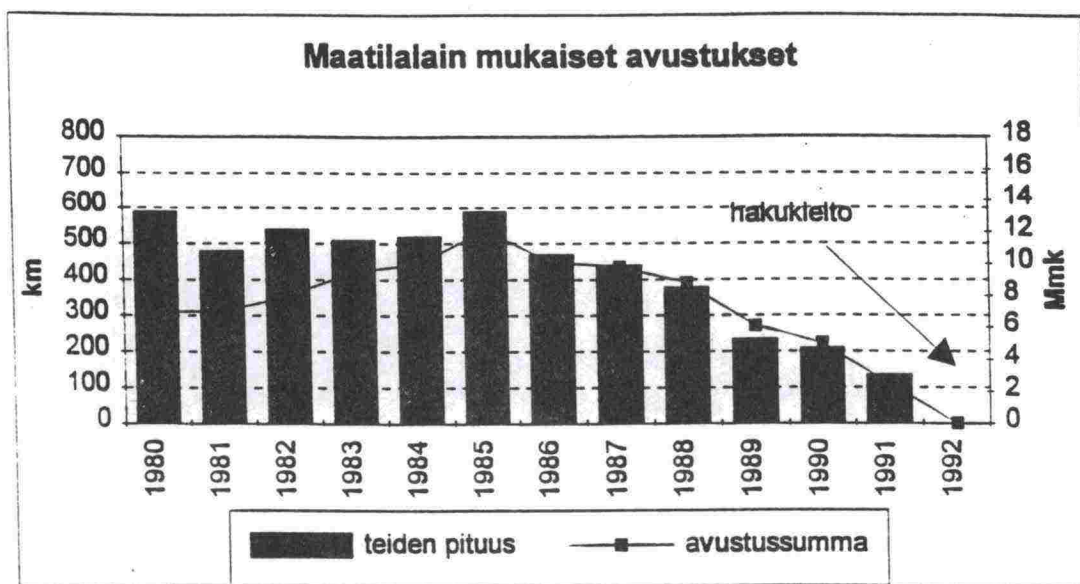
Taustatietoja valtionapua saavista yksityisteistä











Kuntien maksamat korvaukset paikallisteiden kunnossapidosta vuonna 1991 (Mmk)

tiepiirit	korvaus
U	15.9
T	10.1
H	7.3
Ky	5.6
M	3.7
P-K	3.4
Ku	3.5
K-S	4.6
V	5.9
K-P	1.8
O	3.3
Kn	1.9
L	3.1
<b>TIEL</b>	<b>70.0</b>

## Tutkittavien kuntien avustussummat ja -ehdot yksityisille teille.

kunta	kunnan avustukset		avustusehdot kunnan avulle	
	valtionapua saavat yks.tiet	kunnanapua saavat yks.tiet	pituus	taloudet vähintään
Suomussalmi	2349	2075	> 100 m	1 tal.
Kuhmo	1526	1985	> 100 m	1 tal.
Siikajoki	884	ei avust.	> 100 m	1 tal.
Pattijoki	4456?	1473	> 50 m	1 tal.
Raahe	2899*	2899*	> 300 m	1 tal.
Oulainen	609	1418	> 100 m	1 tal.
Vihanti	1790	1047	ei vaat.	1 tal.
Ylivieska	1092	457	> 100 m	1 tal.
Haapajärvi	840*	840*	> 50 m	1 tal.
Kokkola	-	-	ei vaat.	1 tal.
Kauhava	-	-	> 200 m	1 tal.
Lapua	2718*	2718*	> 100 m	1 tal.
Peräseinäjoki	2558	854	> 100 m	1 tal.
Alavus	-	-	> 100 m	1 tal.
Jalasjärvi	997	560	> 200 m	1 tal.
Saarijärvi	1017	1150	-	1 tal.
Laukaa	1006	2032	> 200 m	1 tal.
Jämsänkoski	1045	2041	-	1 tal.
Ylöjärvi	1015*	1015*	> 200 m	1 tal.
Kangasala	-	-	-	1 tal.
Pirkkala	-	-	-	1 tal.
Lempäälä	3856*?	3856*?	> 100 m	1 tal.
Viiala	-	-	> 100 m	1 tal.
Toijala	-	-	-	1 tal.

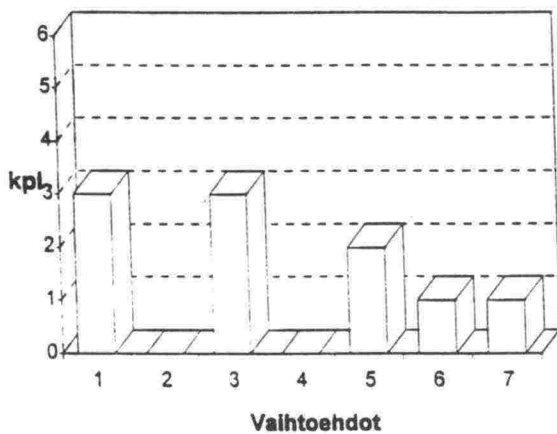
\* = valtionapua saavien ja kunnanapua saavien teiden kunnan avustukset ilmoitettu yhdessä.

? = ilmoitettu tulos ilmeisesti liian suuri

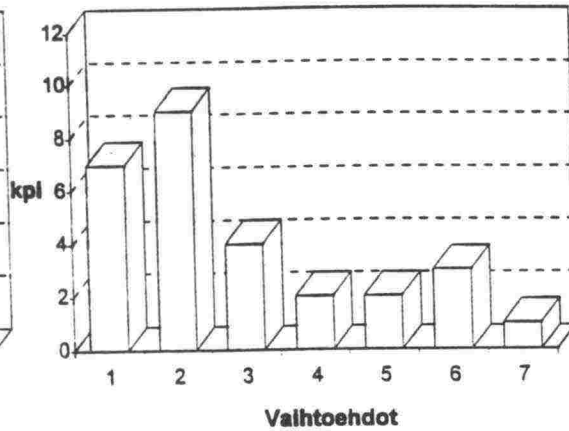
Liite 6. (1/2)

Yhteenveto tiepiirien, tiemestaripiirien, kuntien ja tiekuntien vastauksesta kenen olisi mielekästä hoitaa pientieverkon kunnossapitoa. Vaihtoehdot sivun 35 mukaiset.

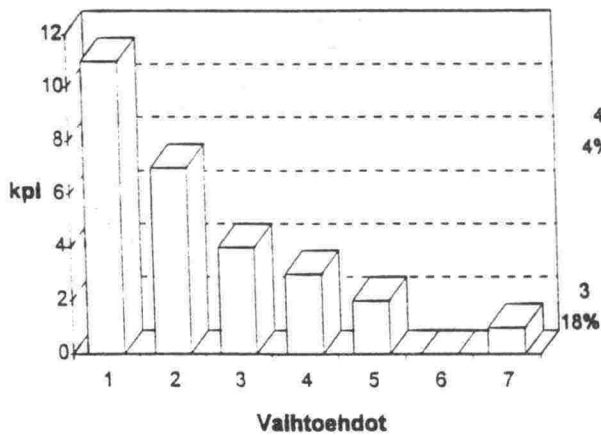
TIEPIIRIT



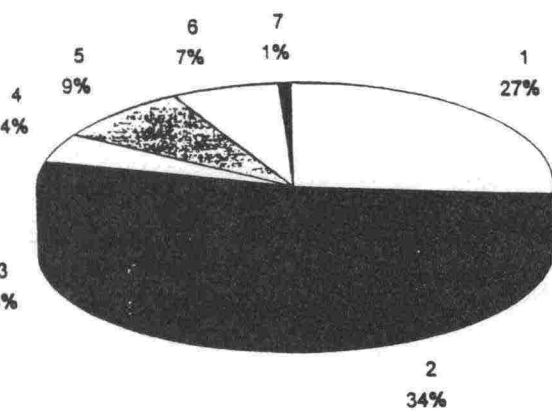
TIEMESTARIPIIRIT



KUNNAT



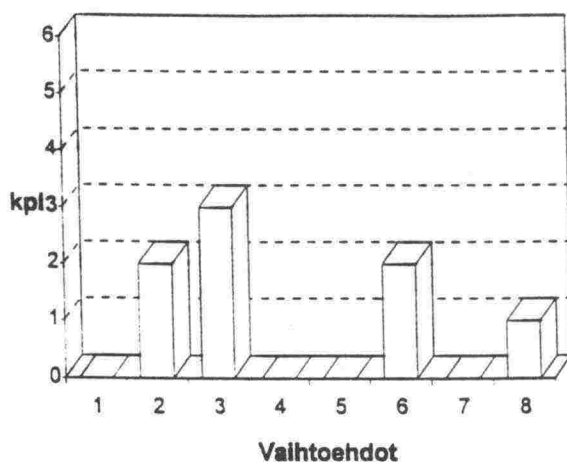
TIEKUNNAT



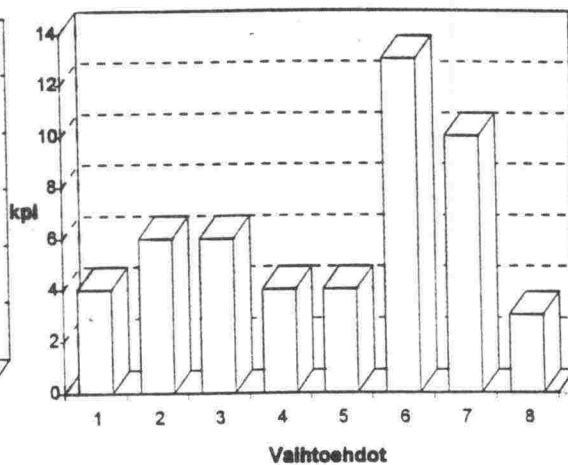


Yhteenveto tiepiirien, tiemestaripiirien, kuntien ja tiekuntien vastauksista miten voitaisiin parhaiten vähentää kunnossapitokustannuksia pientieverkolla. Vaihtoehdot sivun 35 mukaiset.

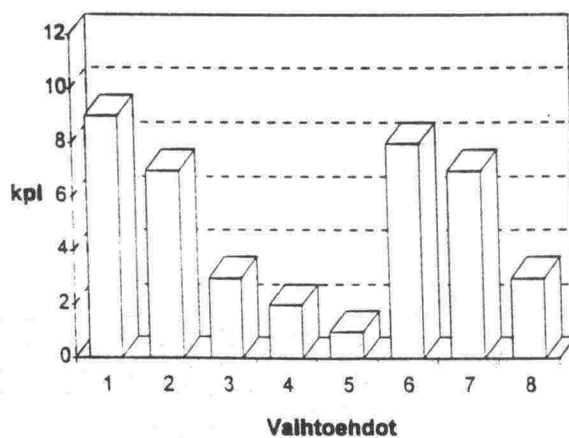
TIEPIIRIT



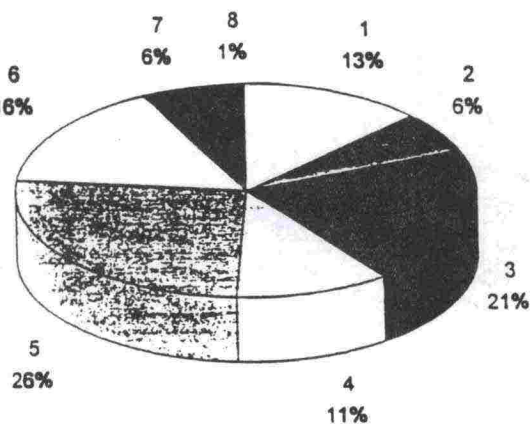
TIEMESTARIPIIRIT



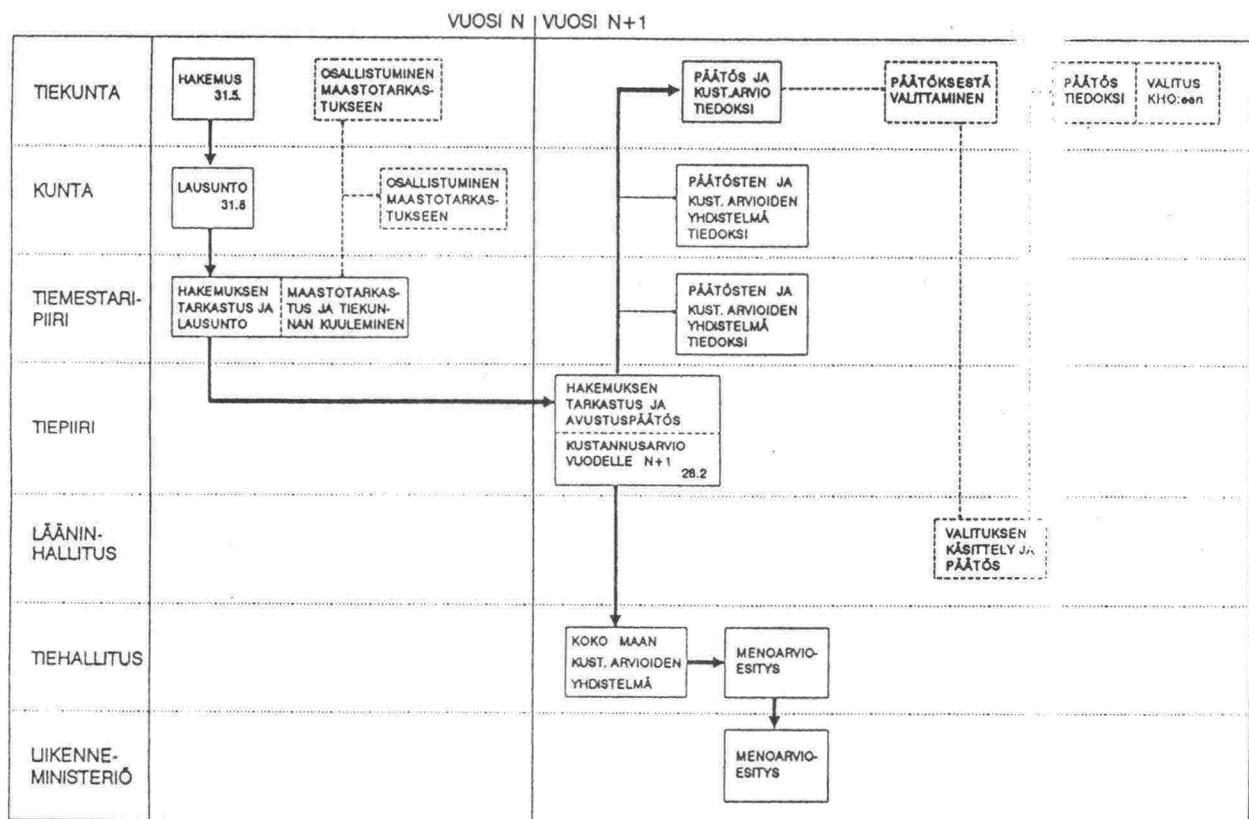
KUNNAT



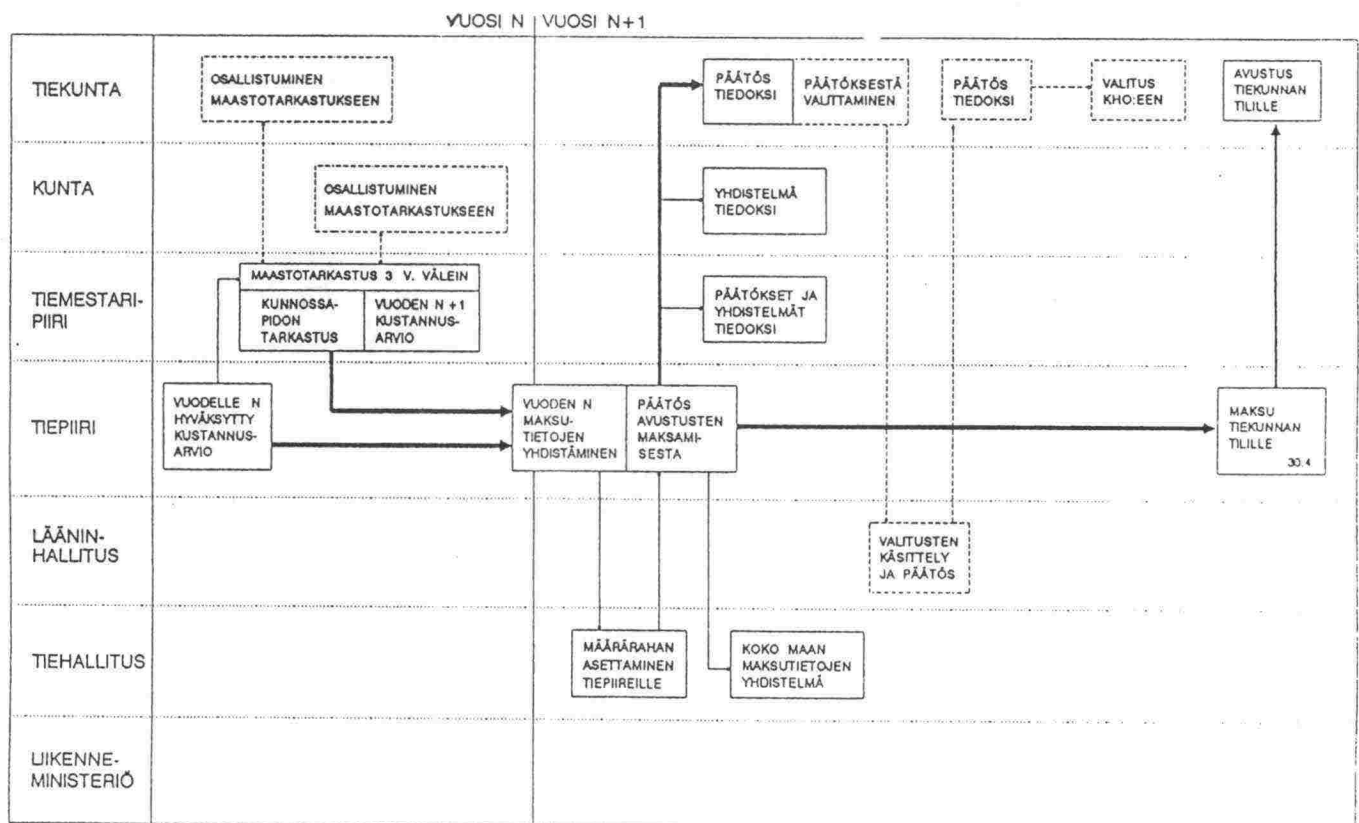
TIEKUNNAT



# Yksityistielain mukaiset kunnossapidon valtionavustusten hakemis- ja hallintomenettelyt.



## Kunnossapidon valtionavustuksen hakemismenettely



Kunnossapidon valtionavustuksen maksamiseen liittyvät hallintomenettelyt vuosittain

	Littera	U	T	H	Ky	M	P-K	Ku	K-S	V	K-P	O	Kn	L	TIEL
Talvihoito	9100	5560	2403	2698	3072	2389	2616	2743	2226	2415	2410	2215	2457	3715	2753
Kestopääll. kunn.	9200	5352	13982	3184	21778	4690	8252	26301	9906	28268	29964	10218	73807	22775	27370
Kevytpääll. kunn.	9300	5891	6708	4943	3852	7439	19742	4651	8705	3590	7317	4238	4535	4679	6233
Soratien kunn.	9400	12489	8767	10350	8789	6026	7462	7307	6793	9136	7234	4797	5378	6807	7593
Liikent. ohj.+palv.	9500	543	309	689	450	247	397	218	350	408	354	276	329	365	373
Vihert. ja puht.pito	9600	768	324	355	260	540	388	411	461	358	568	232	147	568	397
Sillat	9700	124	58	110	39	274	37	86	135	640	50	597	7	922	271
Yhteisk.		23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%
kestopäällyste		27647	29757	18979	40267	15975	21832	43891	22848	48458	48238	21311	99775	41459	45862
kevytpäällyste		15850	12056	10818	9438	13393	28511	9974	14609	9116	13160	9296	9194	12606	12333
sora		23966	14589	17469	15511	11656	13407	13241	12257	15937	13058	9984	10231	15224	14006



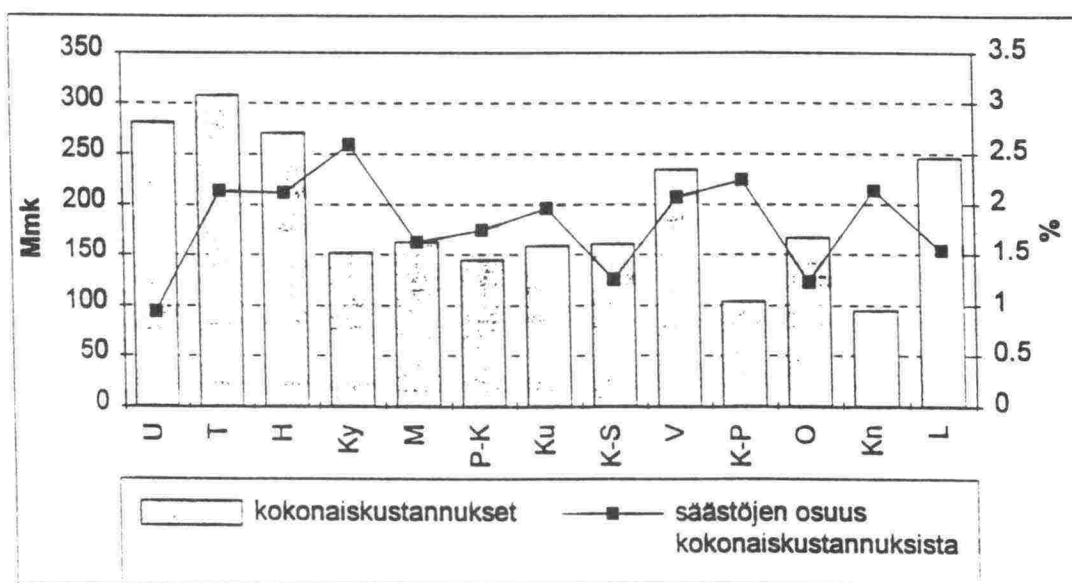
Liite 9. (1/1)

**Kunnossapidon kustannuseroja valtionapua saavien yksityisteiden ja vähäiikenteisten paikallisteiden välillä Vaasan tiepiirissä**

kunta	yleiset tiet KVL<100 pituus (km)	kp-kust. (mk/km)	yksityistei- den pituus (km)	kp-kust. (mk/km)	kustan- nusero (%)
Alavus	61	5954	354	4579	23.1
Jalasjärvi	42.5	5443	141	6186	-13.6
Kauhava	18.8	5830	249	5351	8.2
Kokkola	-	-	139	4757	-
Lapua	9.9	6054	101	3320	45.1
Peräsei- näjoki	14.2	5241	369	4016	23.4

**Yksityisteiksi siirtyvien paikallisteiden kunnossapitokustannussäästöjen prosentuaalinen osuus tiepiirien kunnossapidon kokonaiskustannuksista.**

Kustannukset sisältävät työ, yhteis- ja yleiskustannukset.



Hämeen tiepiiri	yksikkö	Kangasala	Lempäälä	Orivesi	Pirkkala	Toijala	Vilala	Ylöjärvi	yht.
vähäliik. pt:n kp-kust.	mk/km/v	11930	11930	11930	11930	11930	11930	11930	
kuntien ja tiek:n os.	mk/km/v	2982	2625	1909	3340	2267	1909	2982	
kuntien %-os.	%	25	22	16	28	19	16	25	
yks.teiden kp-kust.	mk/km/v	5581	4539	6297	6480	5229	3575	6002	
valtion %-os.	%	51	51	51	51	51	51	51	
kuntien ja tiek:n os.	mk/km/v	2735	2224	3086	3175	2562	1752	2941	
kuntien ja tiek:n %-os.	%	49	49	49	49	49	49	49	
vähäliik. pt:n pituus	km	6	0	71	9	1	0	21	108

kp-kustannukset	yksikkö	Kangasala	Lempäälä	Orivesi	Pirkkala	Toijala	Vilala	Ylöjärvi	yht.
paikallisteina	1,000 mk	67	0	851	107	10	0	250	1285
yksityisteina	1,000 mk	31	0	449	58	4	0	126	669
kok. säästö	1,000 mk	35	0	402	49	6	0	124	616

Vähäliikenteisten paikallisteiden muuttamisesta yksityisteiksi aiheutuvat kustannusjako muutokset.

TIELAITOS	yksikkö	Kangasala	Lempäälä	Orivesi	Pirkkala	Toijala	Vilala	Ylöjärvi	yht.
pt:n kp-kust. ilman									
kuntien pt-korvausta	1,000 mk	50	0	715	77	8	0	188	1038
avustukset yks.teiksi									
muuttuville pt:lle	1,000 mk	-16	0	-229	-30	-2	0	-64	-341
muutos	1,000 mk	34	0	486	47	6	0	123	697

KUNNAT	yksikkö	Kangasala	Lempäälä	Orivesi	Pirkkala	Toijala	Vilala	Ylöjärvi	yht.
poistuvat pt- korv.	1,000 mk	17	0	136	30	2	0	63	247
yks.teiden avust.	1,000 mk	-15	0	-220	-28	-2	0	-62	-328
muutos	1,000 mk	1	0	-84	1	0	0	1	-80

698521

80473

mk säästöä tiepiirin kunnossapidolle

mk lisämenoja kunnille ja tiekunnille

Keski-Suomen tiepiiri	yksikkö	Jämsänkoski	Saarijärvi	Laukaa					yht.
vähäliik. pt:n kp-kust.	mk/km/v	8371	8371	8371					
kuntien ja tiek:n os.	mk/km/v	837	1590	1339					
kuntien %-os.	%	10	19	16					
yks.teiden kp-kust.	mk/km/v	4502	4823	5279					
valtion %-os.	%	56	56	56					
kuntien ja tiek:n os.	mk/km/v	1981	2122	2323					
kuntien ja tiek:n %-os.	%	44	44	44					
vähäliik. pt:n pituus	km	34	16	37					87

kp-kustannukset	yksikkö	Jämsänkoski	Saarijärvi	Laukaa					yht.
paikallisteina	1,000 mk	287	131	309					727
yksityisteina	1,000 mk	154	75	195					425
kok. säästö	1,000 mk	133	55	114					302

Vähäliikenteisten paikallisteiden muuttamisesta yksityisteiksi aiheutuvat kustannusjako muutokset.

TIELAITOS	yksikkö	Jämsänkoski	Saarijärvi	Laukaa					yht.
pt:n kp-kust. ilman									
kuntien pt-korvausta	1,000 mk	258	106	260					624
avustukset yks.teiksi									
muuttuville pt:lle	1,000 mk	-86	-42	-109					-238
muutos	1,000 mk	172	64	151					386

KUNNAT	yksikkö	Jämsänkoski	Saarijärvi	Laukaa					yht.
poistuvat pt- korv.	1,000 mk	29	25	50					103
yks.teiden avust.	1,000 mk	-68	-33	-86					-187
Muutos	1,000 mk	-39	-8	-36					-84

386154

83866

mk säästöä tiepiirin kunnossapidolle  
mk lisämenoja kunnille ja tiekunnille



Vaasan tiepiiri	yksikkö	Alavus	Jalasjärvi	Kauhava	Kokkola	Lapua	Peräseinäjoki	yht.
vähäliik. pt:n kp-kust.	mk/km/v	10885	10885	10885	10885	10885	10885	
kuntien ja tiek:n os.	mk/km/v	1415	1415	1415	2395	1415	1089	
kuntien %-os.	%	13	13	13	22	13	10	
yks.teiden kp-kust.	mk/km/v	5377	6934	6046	4390	3414	4874	
valtion %-os.	%	54	54	54	54	54	54	
kuntien ja tiek:n os.	mk/km/v	2473	3190	2781	2019	1570	2242	
kuntien ja tiek:n %-os.	%	46	46	46	46	46	46	
vähäliik. pt:n pituus	km	66	9	27	1	0	50	153

kp-kustannukset	yksikkö	Alavus	Jalasjärvi	Kauhava	Kokkola	Lapua	Peräseinäjoki	yht.
paikallisteina	1,000 mk	718	101	292	11	0	545	1666
yksityisteina	1,000 mk	355	64	162	4	0	244	829
kok. säästö	1,000 mk	363	37	130	6	0	301	837
								812

Vähäliikenteisten paikallisteiden muuttamisesta yksityisteiksi aiheutuvat kustannusjako muutokset.

TIELAITOS	yksikkö	Alavus	Jalasjärvi	Kauhava	Kokkola	Lapua	Peräseinäjoki	yht.
pt:n kp-kust. ilman								
kuntien pt-korvausta	1,000 mk	625	88	254	8	0	490	1465
avustukset yks.teiksi								
muuttuville pt:lle	1,000 mk	-192	-35	-88	-2	0	-132	-448
muutos	1,000 mk	433	53	167	6	0	359	1017

KUNNAT	yksikkö	Alavus	Jalasjärvi	Kauhava	Kokkola	Lapua	Peräseinäjoki	yht.
poistuvat pt-korv.	1,000 mk	93	13	38	2	0	54	201
yks.teiden avust.	1,000 mk	-163	-30	-75	-2	0	-112	-382
muutos	1,000 mk	-70	-16	-37	0	0	-58	-180

1017318

180284

mk säästöä tiepiirin kunnossapidolle

mk lisämenoja kunnille ja tiekunnille

Oulun tiepiiri	yksikkö	Haapajärvi	Oulainen	Ylivieska	Vihanti	Pattijoki	Raahe	Siikajoki	Suomussalmi	Kuhmo	yht.
vähäliik. pt:n kp-kust.	mk/km/v	8917	8917	8917	6818	6818	6818	6818	6887	6887	
kuntien ja tiek:n os.	mk/km/v	892	892	1427	682	1091	1295	682	689	689	
kuntien %-os.	%	10	10	16	10	16	19	10	10	10	
yks teiden kp-kust.	mk/km/v	2500	4808	7703	3380	3787	2421	3018	2627	3535	
valtion %-os.	%	56	56	56	61	61	61	61	62	62	
kuntien ja tiek:n os.	mk/km/v	1100	2116	3389	1318	1477	944	1177	998	1343	
kuntien ja tiek:n %-os.	%	44	44	44	39	39	39	39	38	38	
vähäliik. pt:n pituus	km	25	5	0	19	61	3	13	31	261	113

kp-kustannukset	yksikkö	Haapajärvi	Oulainen	Ylivieska	Vihanti	Pattijoki	Raahe	Siikajoki	Suomussalmi	Kuhmo	yht.
paikallisteina	1,000 mk	222	41	0	132	417	18	86	214	1797	830
yksityisteina	1,000 mk	62	22	0	65	232	6	38	82	922	388
kok. säästö	1,000 mk	160	19	0	67	185	11	48	132	875	442

Vähäliikenteisten paikallisteiden muuttamisesta yksityisteiksi aiheutuvat kustannusjako muutokset.

TIELAITOS	yksikkö	Haapajärvi	Oulainen	Ylivieska	Vihanti	Pattijoki	Raahe	Siikajoki	Suomussalmi	Kuhmo	yht.
pt:n kp-kust. ilman											
kuntien pt-korvausta	1,000 mk	200	37	0	119	350	14	77	192	1617	720
avustukset yks.teiksi											
muuttuville pt:lle	1,000 mk	-35	-12	0	-40	-141	-4	-23	-51	-572	-232
muutos	1,000 mk	165	25	0	79	209	10	54	142	1046	488

KUNNAT	yksikkö	Haapajärvi	Oulainen	Ylivieska	Vihanti	Pattijoki	Raahe	Siikajoki	Suomussalmi	Kuhmo	yht.
poistuvat pt- korv.	1,000 mk	22	4	0	13	67	3	9	21	180	110
yks.teiden avust.	1,000 mk	-27	-10	0	-26	-90	-2	-15	-31	-351	-155
muutos	1,000 mk	-5	-6	0	-12	-24	1	-6	-10	-171	-46

488033

45842

mk säästöä tiepiirin kunnossapidolle

mk lisämenoja kunnille ja tiekunnille



VE1: Laskennassa käytetty kustannuksina paikallisteiden osalta sorateiden III-kp-luokan kunnossapitokustannuksia. Yksityisteiden osalta kustannuksina on käytetty vuoden 1991 keskimääräisiä kp-kustannuksia.

VE 1	yksikkö	U	T	H	Ky	M	P-K	Ku	K-S	V	K-P	O	Kn	L	TIEL
vähäliik. pt:n kp-kust.	mk/km/v	23381	14233	17042	15132	11371	13080	12918	11958	15548	12739	9740	9982	14852	13664
kuntien ja tiekn os.	mk/km/v	6336	2448	3221	2875	1478	1465	1563	1602	2115	1414	1120	1088	1693	
kuntien %-os.	%	27	17	19	19	13	11	12	13	14	11	12	11	11	
yks.teiden kp-kust.	mk/km/v	5815	4464	4169	3566	3482	3890	3653	3525	5038	3417	3830	3732	4807	4117
valtion %-os.	%	49	50	51	53	56	63	61	56	54	56	61	62	64	
kuntien ja tiekn os.	mk/km/v	2966	2232	2043	1676	1532	1439	1425	1551	2317	1503	1494	1418	1731	
kuntien ja tiekn %-os.	%	51	50	49	47	44	37	39	44	46	44	39	38	36	
vähäliik. pt:n pituus	km	300	1180	820	620	550	650	600	530	780	480	660	680	630	8480

kp-kustannukset	yksikkö	U	T	H	Ky	M	P-K	Ku	K-S	V	K-P	O	Kn	L	TIEL
paikallisteina	1,000 mk	7014	16795	13975	9382	6254	8502	7751	6338	12128	6115	6429	6787	9357	116826
yksityisteina	1,000 mk	1745	5268	3419	2211	1915	2529	2192	1868	3930	1640	2528	2538	3028	34809
kok. säästö	1,000 mk	5270	11528	10556	7171	4339	5974	5559	4469	8198	4475	3901	4250	6328	82017

Vähäliikenteisten paikallisteiden muuttamisesta yksityisteiksi aiheutuvat kustannusjako muutokset.

TIELAITOS	yksikkö	U	T	H	Ky	M	P-K	Ku	K-S	V	K-P	O	Kn	L	TIEL
pt:n kp-kust. ilman															
kuntien pt-korvausta	1,000 mk	5113	13906	11334	7599	5441	7550	6813	5488	10478	5436	5689	6048	8290	99187
avustukset yks.teiksi															
muuttuville pt:lle	1,000 mk	-855	-2634	-1743	-1172	-1072	-1593	-1337	-1046	-2122	-918	-1542	-1573	-1938	-19547
muutos	1,000 mk	4259	11273	9590	6428	4369	5957	5476	4442	8356	4518	4147	4474	6352	79640

KUNNAT	yksikkö	U	T	H	Ky	M	P-K	Ku	K-S	V	K-P	O	Kn	L	TIEL
poistuvat pt- korv.	1,000 mk	1901	2889	2641	1783	813	952	938	849	1649	679	739	740	1067	17640
yks.teiden avust.	1,000 mk	-890	-2634	-1675	-1039	-843	-936	-855	-822	-1808	-722	-986	-964	-1090	-15262
muutos	1,000 mk	1011	255	966	743	-30	17	83	27	-158	-43	-247	-225	-24	2377

79639999  
2377265

mk:n säästöt tielaitokselle  
mk säästöjä kunnille ja tiekunnille



VE2: Laskennassa käytetty kustannuksina vähäliikenteisten paikallisteiden osalta tiepiirien arvioimia kp-kustannuksia ko. tieltä. Yksityisteiden osalta laskennassa on käytetty vuoden 1991 keskimääräisiä kp-kustannuksia.

VE 2	yksikkö	U	T	H	Ky	M	P-K	Ku	K-S	V	K-P	O	Kn	L	TIEL
vähäliik. pt:n kp-kust.	mk/km/v	16367	9963	11930	10592	7960	9156	9042	8371	10883	8917	6818	6987	10396	13664
kuntien ja tiek:n os.	mk/km/v	4435	1714	2255	2013	1035	1025	1094	1122	1480	990	784	762	1185	
kuntien %-os.	%	27	17	19	19	13	11	12	13	14	11	12	11	11	
yks.teiden kp-kust.	mk/km/v	5815	4464	4169	3566	3482	3890	3653	3525	5038	3417	3830	3732	4807	4117
valtion %-os.	%	49	50	51	53	56	63	61	56	54	56	61	62	64	
kuntien ja tiek:n os.	mk/km/v	2966	2232	2043	1676	1532	1439	1425	1551	2317	1503	1494	1418	1731	
kuntien ja tiek:n %-os.	%	51	50	49	47	44	37	39	44	46	44	39	38	36	
vähäliik. pt:n pituus	km	300	1180	820	620	550	650	600	530	780	480	660	680	630	8480

kp-kustannukset	yksikkö	U	T	H	Ky	M	P-K	Ku	K-S	V	K-P	O	Kn	L	TIEL
paikallisteina	1,000 mk	4910	11757	9782	6567	4378	5951	5425	4436	8489	4280	4500	4751	6549	81777
yksityisteina	1,000 mk	1745	5268	3419	2211	1915	2529	2192	1868	3930	1640	2528	2538	3028	34809
kok. säästö	1,000 mk	3165	6489	6364	4356	2463	3423	3233	2568	4559	2640	1972	2213	3521	46968
1992 (tr. 130)															45566

Vähäliikenteisten paikallisteiden muuttamisesta yksityisteiksi aiheutuvat kustannusjako muutokset.

TIELAITOS	yksikkö	U	T	H	Ky	M	P-K	Ku	K-S	V	K-P	O	Kn	L	TIEL
pt:n kp-kust. ilman															
kuntien pt-korvausta	1,000 mk	3579	9734	7933	5320	3809	5285	4769	3842	7334	3805	3983	4233	5803	69429
avustukset yks.teiksi															
muuttuville pt:lle	1,000 mk	-855	-2634	-1743	-1172	-1072	-1593	-1337	-1046	-2122	-918	-1542	-1573	-1938	-19547
muutos	1,000 mk	2725	7101	6190	4148	2736	3692	3432	2796	5212	2887	2441	2660	3865	49883

KUNNAT	yksikkö	U	T	H	Ky	M	P-K	Ku	K-S	V	K-P	O	Kn	L	TIEL
polstuvat pt- korv.	1,000 mk	1331	2022	1849	1248	569	667	656	594	1154	475	518	518	747	12348
yks.teiden avust.	1,000 mk	-890	-2634	-1675	-1039	-843	-936	-855	-822	-1808	-722	-986	-964	-1090	-15262
muutos	1,000 mk	441	-612	174	209	-274	-269	-198	-228	-653	-247	-468	-446	-344	-2915

49882882

2914817

mk säästöt tielaitokselle

mk lisämenot kunnille ja tiekunnille

VE4: Laskennassa käytetty kustannuksina vähäliikenteisten paikallisteiden osalta sorateiden III-kpluokan kunnossapitokustannuksia. Yksityisteiden osalta kustannukset on laskettu 1 kp-luokan kunnossapitokustannuksilla (1990)

VE 4	yksikkö	U	T	H	Ky	M	P-K	Ku	K-S	V	K-P	O	Kn	L	TIEL
vähäliik. pt:n kp-kust.	mk/km/v	23381	14233	17042	15132	11371	13080	12918	11958	15548	12739	9740	9982	14852	13664
kuntien ja tiek:n os.	mk/km/v	6336	2448	3221	2875	1478	1465	1563	1602	2115	1414	1120	1088	1693	
kuntien %-os.	%	27	17	19	19	13	11	12	13	14	11	12	11	11	
yks.teiden kp-kust.	mk/km/v	6363	5346	5245	4193	3757	6715	4502	6151	5855	5464	4794	5213	4985	4117
valtion %-os.	%	49	50	51	53	56	63	61	56	54	56	61	62	64	
kuntien ja tiek:n os.	mk/km/v	3245	2673	2570	1971	1653	2485	1756	2706	2693	2404	1870	1981	1795	
kuntien ja tiek:n %-os.	%	51	50	49	47	44	37	39	44	46	44	39	38	36	
vähäliik. pt:n pituus	km	300	1180	820	620	550	650	600	530	780	480	660	680	630	8480

kp-kustannukset	yksikkö	U	T	H	Ky	M	P-K	Ku	K-S	V	K-P	O	Kn	L	TIEL
paikallisteina	1,000 mk	7014	16795	13975	9382	6254	8502	7751	6338	12128	6115	6429	6787	9357	#####
yksityisteina	1,000 mk	1909	6308	4301	2600	2066	4365	2701	3260	4567	2623	3164	3545	3141	44549
kok. säästö	1,000 mk	5105	10487	9674	6782	4188	4137	5050	3078	7561	3492	3265	3243	6216	72277
1992 (tr. 130)															70120

Vähäliikenteisten paikallisteiden muuttamisesta yksityisteiksi aiheutuvat kustannusjako muutokset.

TIELAITOS	yksikkö	U	T	H	Ky	M	P-K	Ku	K-S	V	K-P	O	Kn	L	TIEL
pt:n kp-kust. ilman															
kuntien pt-korvausta	1,000 mk	5113	13906	11334	7599	5441	7550	6813	5488	10478	5436	5689	6048	8290	99187
avustukset yks.teiksi															
muuttuville pt:lle	1,000 mk	-935	-3154	-2193	-1378	-1157	-2750	-1648	-1826	-2466	-1469	-1930	-2198	-2010	-25114
muutos	1,000 mk	4178	10752	9140	6221	4284	4800	5165	3683	8012	3967	3759	3850	6280	74073

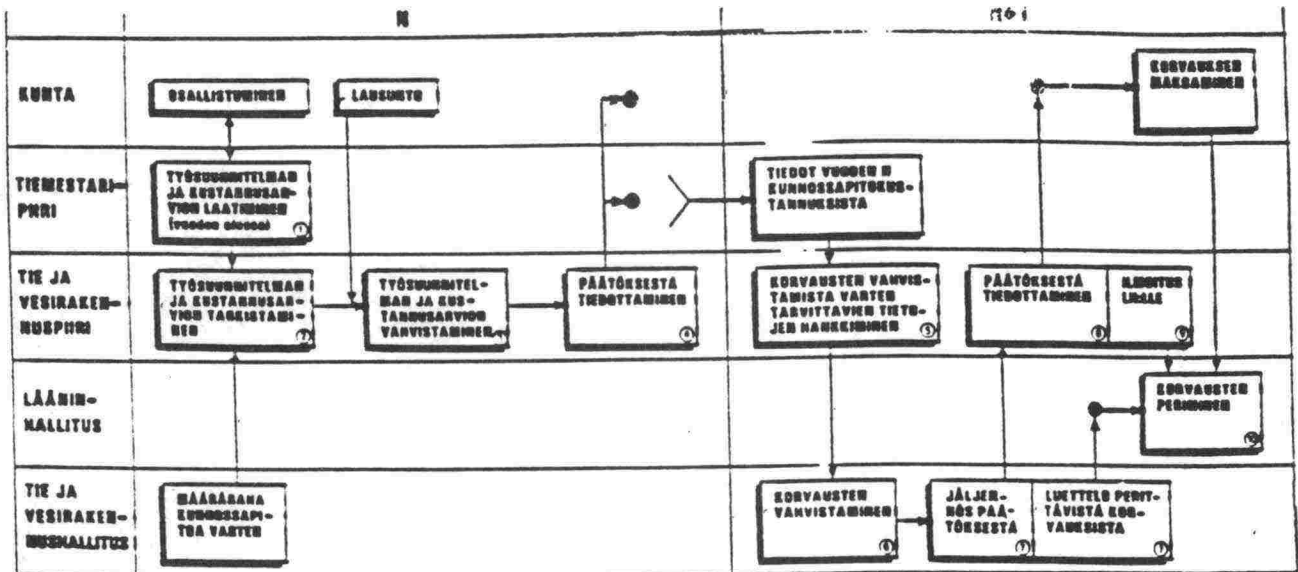
KUNNAT	yksikkö	U	T	H	Ky	M	P-K	Ku	K-S	V	K-P	O	Kn	L	TIEL
poistuvat pt-korv.	1,000 mk	1901	2889	2641	1783	813	952	938	849	1649	679	739	740	1067	17640
yks.teiden avust.	1,000 mk	-974	-3154	-2107	-1222	-909	-1615	-1053	-1434	-2101	-1154	-1234	-1347	-1131	-19435
muutos	1,000 mk	927	-265	534	561	-96	-863	-116	-585	-451	-475	-495	-607	-84	-1796

74072760  
1795676

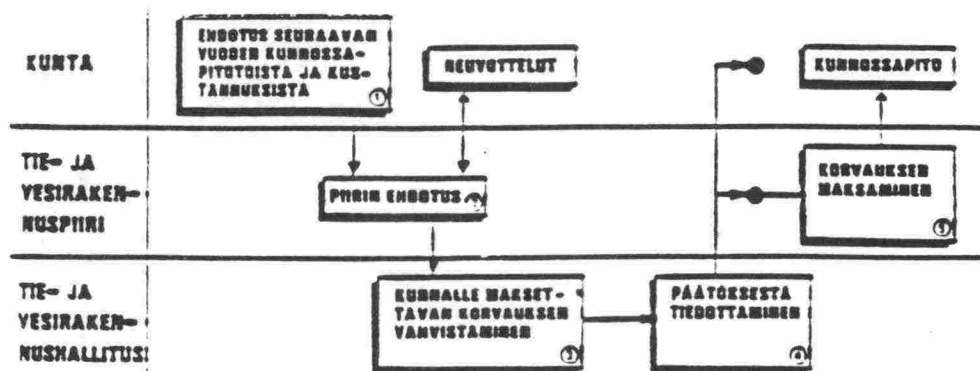
mk säästöä tielaitokselle kunnossapidon osalta.  
mk lisämenoja kunnille ja tiekunnille.



Paikallistiekorvausten hallintomenettelyt.



Paikallistiekorvauksen periminen kunnalta kunnossapitovuotena n.



Paikallistiekorvauksen maksaminen kunnalle (kunnossapito)



Liite 13. (1/2)

Yksityisteiden kunnossapitokustannuksien keskiarvot, hajonnat, mediaanit, maksimit ja minimi kunnossapitoluokittain kunnossapitäjän mukaan.

kunnossapitäjä	kp-luokka	keskiarvo	hajonta	med.	max.	min.
tiekunta	kaikki	4350.1	889.6	4264.5	6186.0	3256.0
	1	5159.7	1066.9	5229.0	6934.0	3414.0
	2	4778.1	972.8	4912.0	6611.0	3242.0
	3	4181.7	749.9	4095.5	5448.0	3049.0
	4	2855.5	1273.4	3095.0	4373.0	1651.0
kunta	kaikki	4419.3	1319.9	4180.0	8127.0	2536.0
	1	4531.2	1638.7	4464.5	7703.0	2421.0
	2	5106.7	1340.4	4781.0	7778.0	3443.0
	3	4862.7	3139.5	3993.0	15036.0	2397.0
	4	3322.4	2095.3	2951.0	9908.0	1642.0

**Yksityisteiden kunnossapitokustannukset (mk/km) tutkituissa kunnissa.**

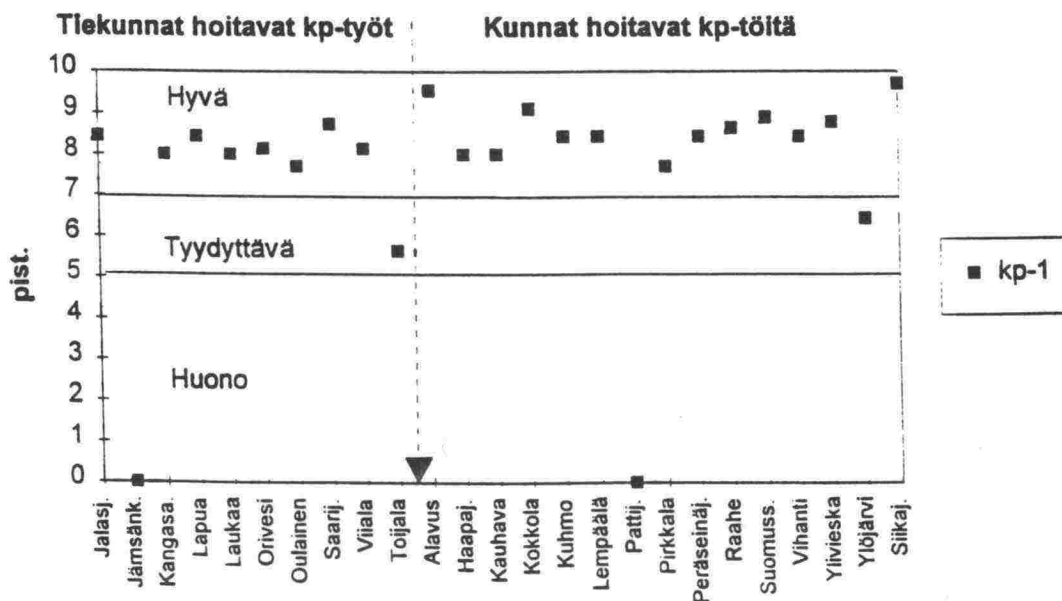
kunta	kaikki	kpl1	kpl-2	kpl-3	kp-4
Suomussalmi	2994	2672	3775	2867	2031
Kuhmo	3647	3535	4419	3633	2951
Siikajoki	2536	3018	-	2397	-
Pattijoki	4180	-	7525	3545	3055
Raahe	5085	2421	3595	8412	1836
Vihanti	8127	3880	6062	15036	-
Oulainen	3663	4808	3782	4040	2916
Haapajärvi	3690	2500	3443	4389	3459
Ylivieska	4526	7703	7778	2691	2202
Kokkola	4757	4390	5710	3786	2775
Kauhava	5354	6046	4923	4978	9908
Lapua	3320	3414	3242	3297	1651
Saarijärvi	4081	4823	4218	3954	3731
Alavus	4579	5377	4639	4693	2579
Peräseinäjoki	4106	4874	4334	3852	3383
Jalasjärvi	6186	6934	6611	5448	3559
Laukaa	4204	5279	4629	4868	2316
Orivesi	5078	6297	5287	5015	4373
Jämsänkoski	3256	-	4140	3049	2904
Ylöjärvi	3610	6002	5135	4106	3610
Kangasala	4325	5581	5195	3790	3831
Pirkkala	5451	6480	5765	3993	3760
Lempäälä	3648	4539	4391	4562	1642
Viiiala	4978	5229	5307	4151	3274
Toijala	4410	4072	5370	4205	-

Liite 14. (1/3)

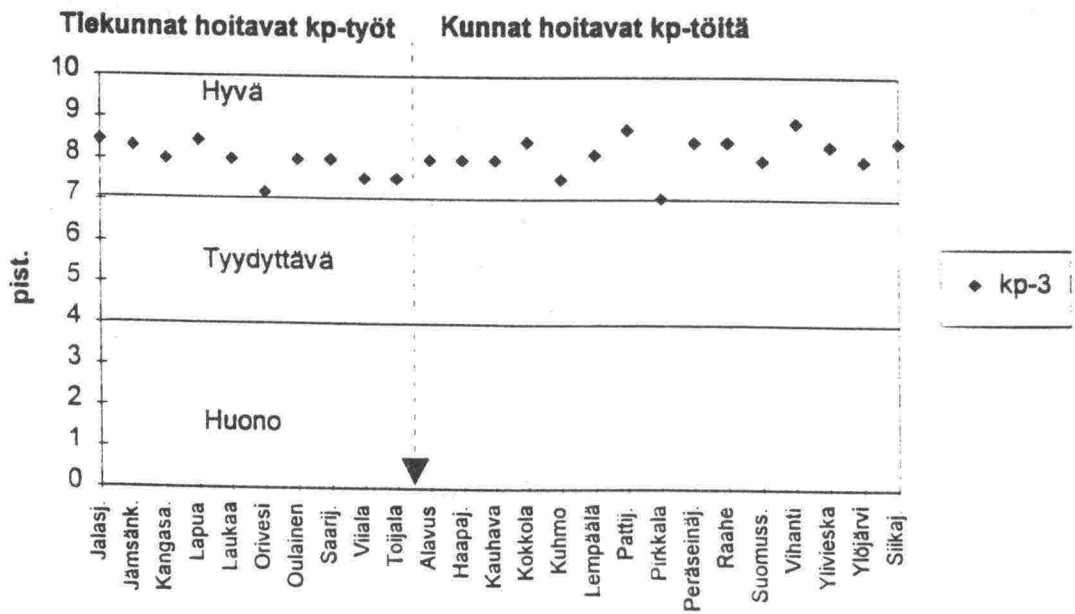
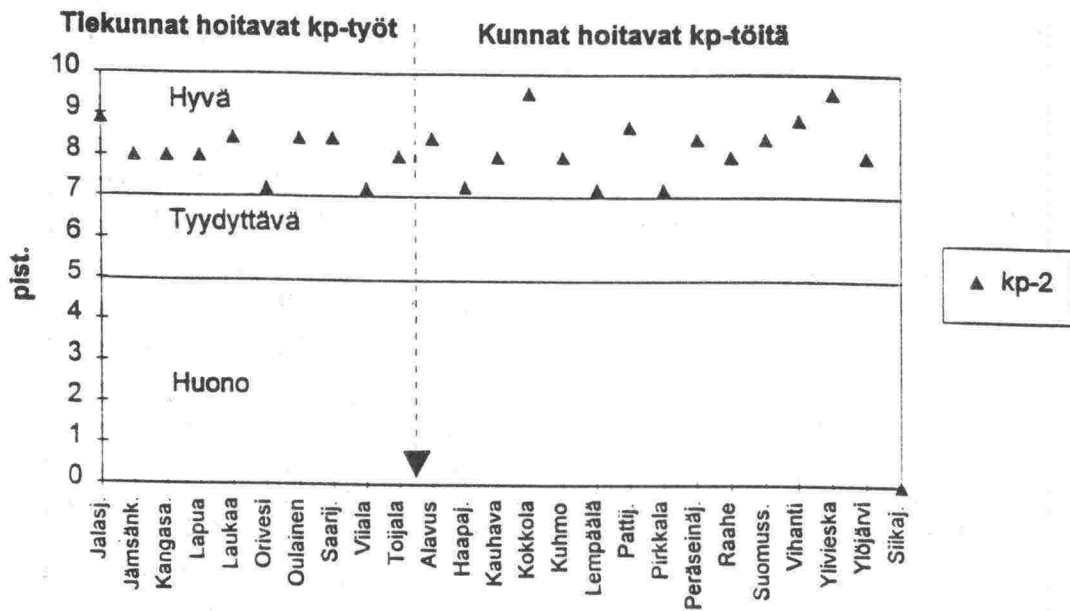
**Yksityisteiden laatu kunnossapitoluokittain tutkituissa kunnissa jaoteltuna tienpitäjän mukaan.**

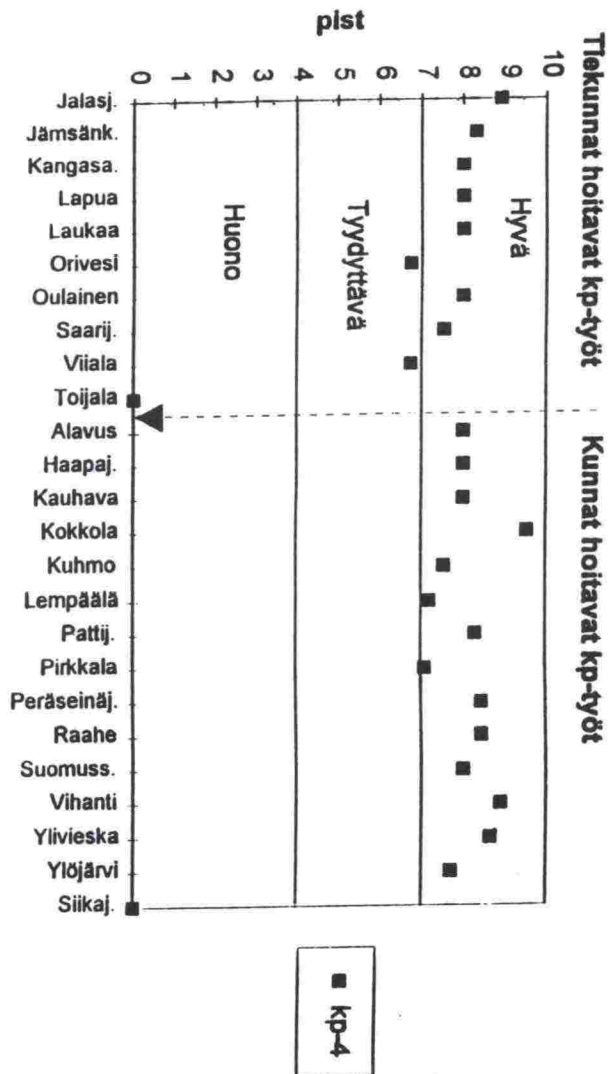
kunnossapitäjä	kp-luokka	keskiarvo	hajonta	med.	max.	min.
tiekunta	kaikki	7.93	0.67	8.00	8.90	6.75
	1	7.92	0.91	8.15	8.75	5.65
	2	8.10	0.50	8.00	8.90	7.20
	3	7.95	0.41	8.00	8.45	7.20
	4	7.81	0.70	8.00	8.90	6.75
kunta	kaikki	8.26	0.63	8.00	9.55	7.20
	1	8.48	0.81	8.45	9.70	6.45
	2	8.30	0.80	8.20	9.60	7.20
	3	8.17	0.45	8.15	8.90	7.10
	4	8.13	0.66	8.00	9.55	7.10

**Yksityisteiden kunnossapidon laatu kunnossapitoluokittain tutkituissa kunnissa.**



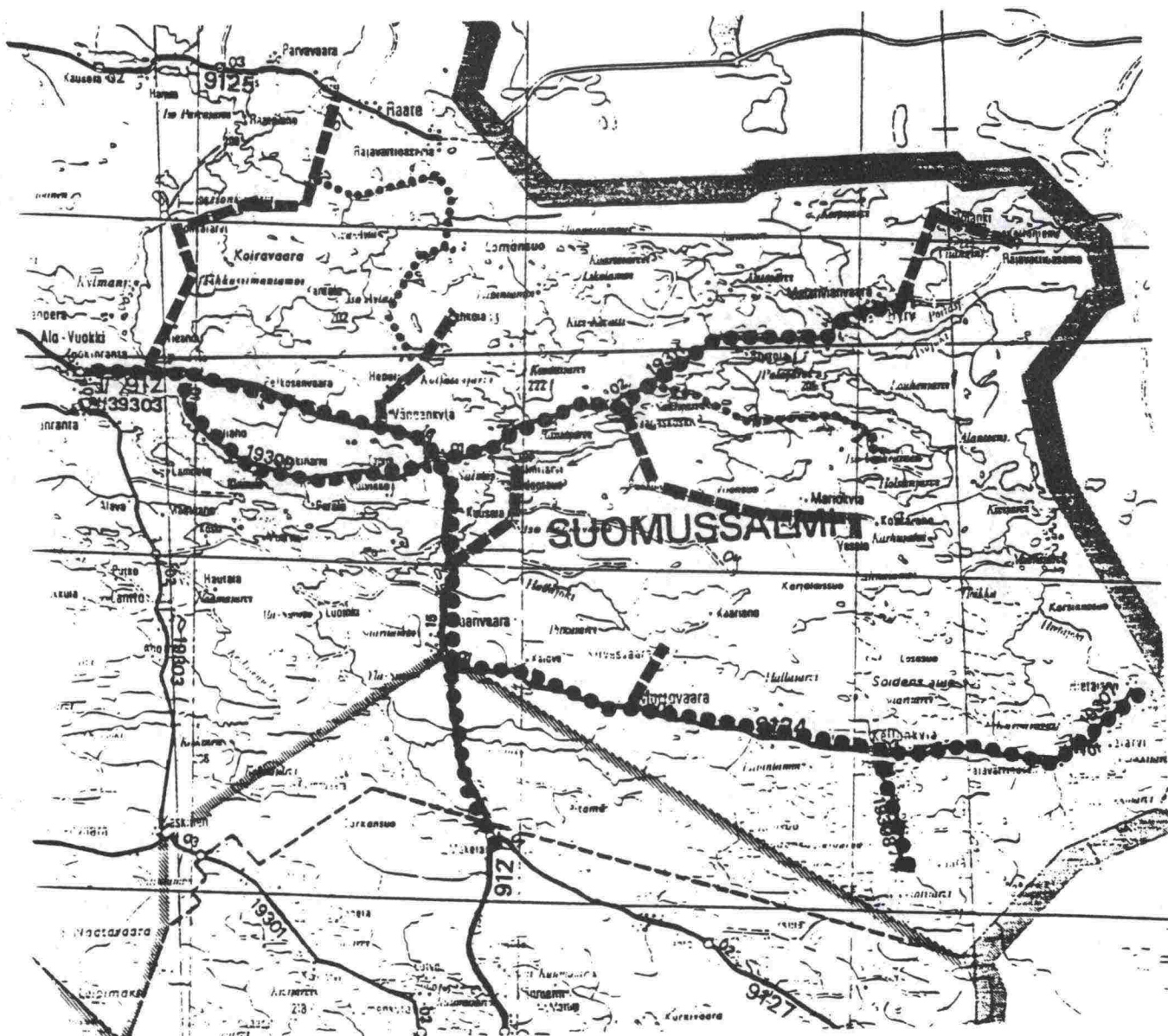






## Kartat Vuokin ja Selkosylä-Hossan alueurakoista.

## 1. Vuokki



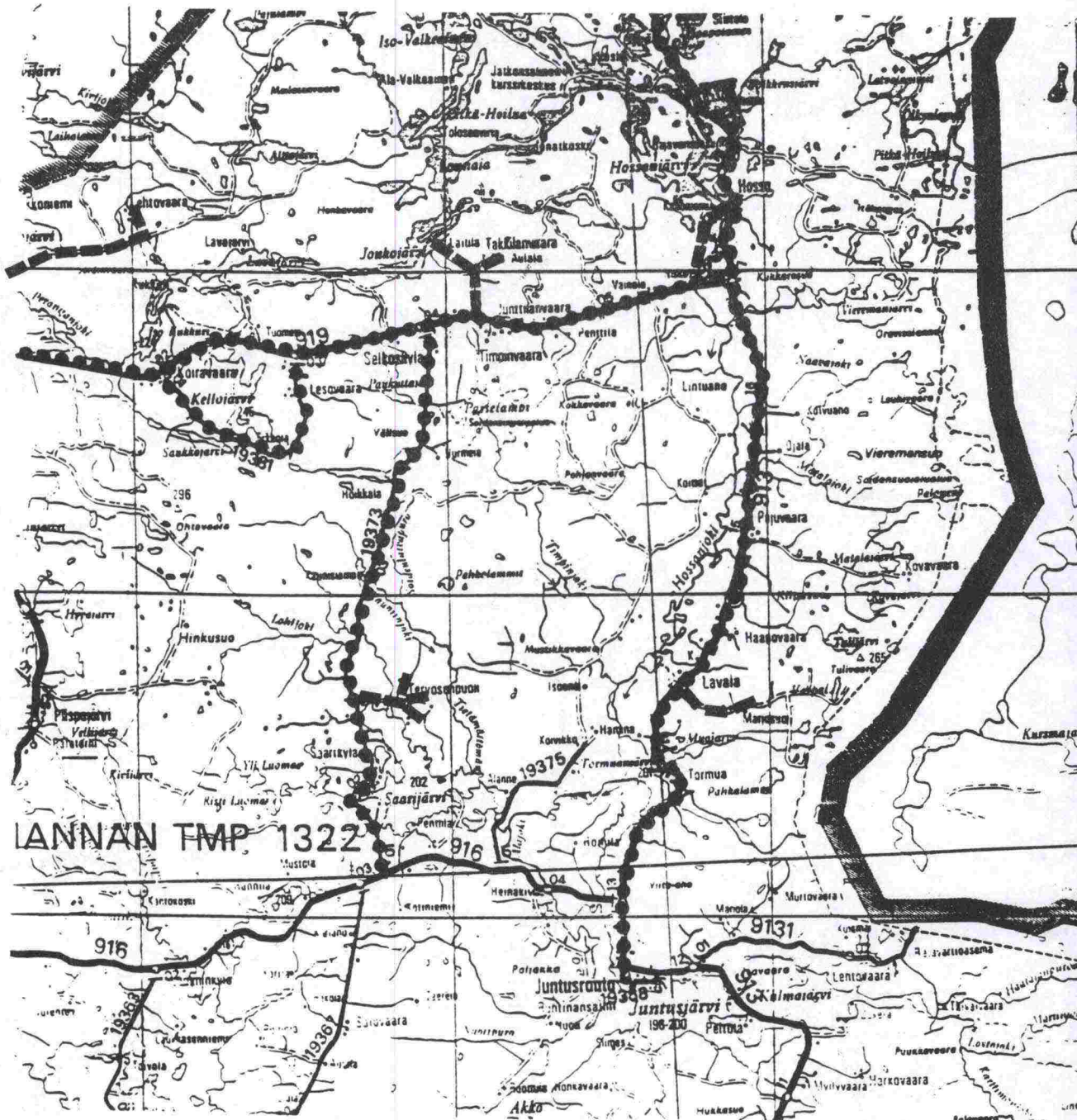
●●●●●● = yleinen tie

■■■■ =yksityistie

..... =metsätie



2. Selkoskylä-Hossa



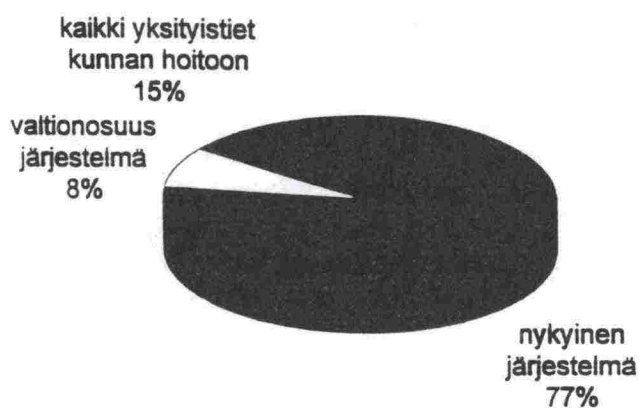
..... =yleinen tie

--- =yksityistie

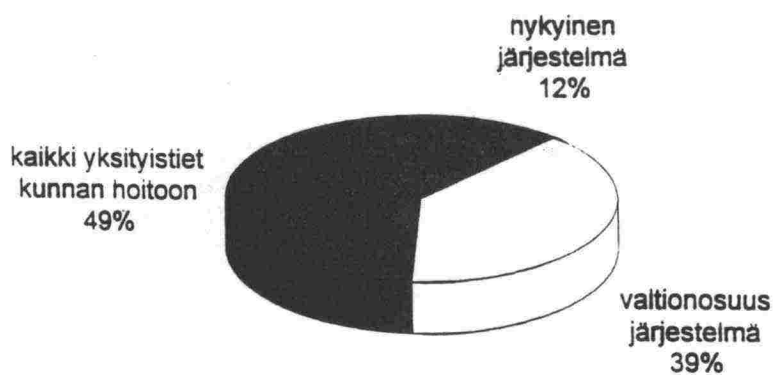
..... =metsätie

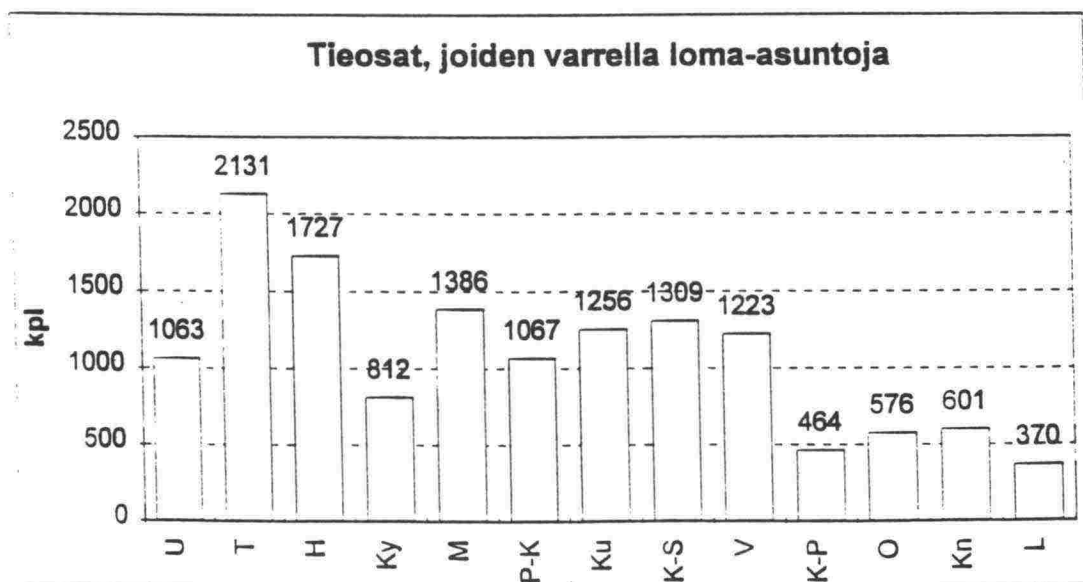
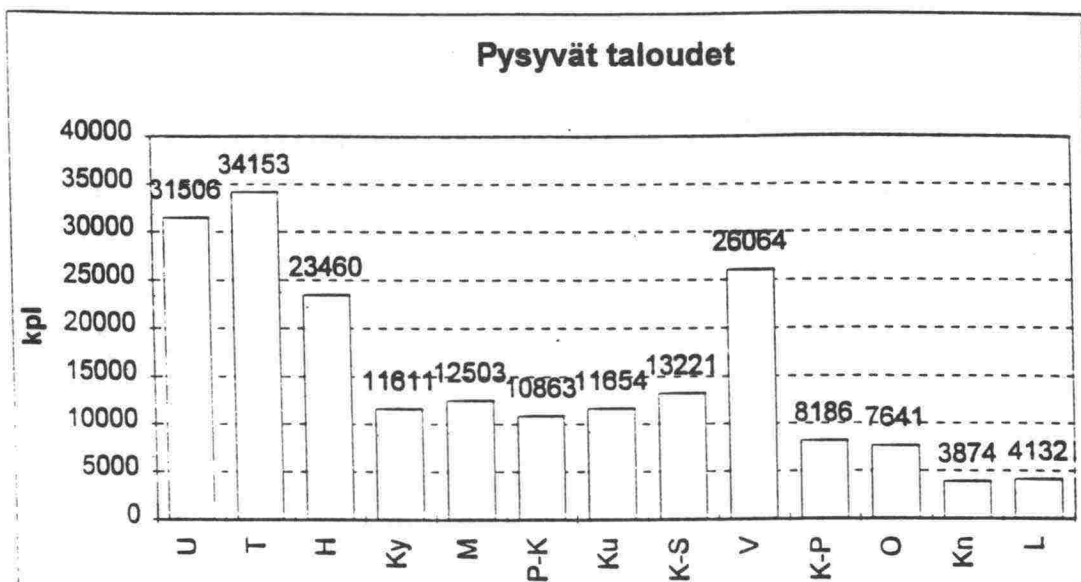
**Tiekuntien mielipiteet parhaasta valtionavustusjärjestelmästä.**

**Yksityisteiden kunnossapidosta vastaavat tiekunnat**



**Tiekunnat, joiden kunnossapidosta vastaa kunta**







## TIELAITOKSEN SELVITYKSIÄ

- 52/1993 Road Condition Measurement and Pavement Management in Finland. TIEL 3200177E
- 53/1993 Pikavuorojen reitti-, liityntäliikenne- ja pysäkkijärjestelyjen kehittämminen. TIEL 3200178
- 54/1993 Pietarsaaren keskustauudistus; Saavutettavuuden ja vähittäiskaupan analyysi. TIEL 3200179
- 55/1993 Valtatie 3, vuoropuhelun arviointi. TIEL 3200180
- 56/1993 Betonipäälysteen valinta ja talous. TIEL 3200181
- 57/1993 Rakennuttamiskulttuuri; I - vaiheen raportti. TIEL 3200182
- 58/1993 Henkilöliikennetutkimus 1992. TIEL 3200183
- 59/1993 Valtatien 3 routamitoitus routanousun mukaan välillä Riihimäki P-Virala. TIEL 3200184
- 60/1993 Jännitys- ja muodonmuutosmittaukset tierakenteessa 1991-1992; Pohjaveden pinnan vaikutus, tienpinnan taipumamittaus eri lämpötiloissa, vertailu standardi paripyörä-Neste Oy:n kantavuusradan pyörä. TIEL 3200185
- 61/1993 Ylistaron keskustateiden suunnittelu asukkaiden näkökulmasta. TIEL 3200186
- 62/1993 Teknologian siirto; Yhteystiedot lähialueyhteistyössä. TIEL 3200187
- 63/1993 Nastallisten ja nastattomien talvirenkaiden pitotutkimus. TIEL 3200188
- 64/1993 Pellon kuivatus tien kohdalla. TIEL 3200189
- 65/1993 Tiesuolan pohjavesivaikutukset - kulkeutumismekanismien moni-ilmiömallinnus. TIEL 3200190
- 66/1993 Kokemuksia Japanin nastattomasta talviliikenteestä. TIEL 3200191
- 67/1993 Liikenneturvallisuus ja suolan käytön vähentäminen; Väliraportti väestön asenteista Kuopion läänin kokeiluun talvikaudella 1992-1993. TIEL 3200192
- 68/1993 Kuitukankaat tienrakennuksessa; Uudistetun VTT-GEO luokituksen mukaiset laatuvaatimukset. TIEL 3200193
- 69/1993 HLFM-maankäyttömalli, esiselvitys. TIEL 3200194
- 70/1993 Kalsiumkloridin käyttö tierakenteessa; Kirjallisuusselvitys ja laboratoriokokeet. TIEL 3200195
- 71/1993 Nonwoven Geotextiles in Road Constructions. TIEL 3200193E
- 72/1993 Yleisten teiden tilaselvitys; Meluntorjunta tiepiireissä. TIEL 3200196
- 73/1993 Valaistus taajamissa; Kuuden kohteen inventointi ja analysointi johtopäätöksineen. TIEL 3200197
- 74/1993 Dynaaminen rasitusindeksi (DRI). TIEL 3200198